طريق الحرير البحري بين عمان والصين وأدواره الحضارية
من القرن 2 -9هـ/ 8-15م

مريم بنت سعيد بن مبارك البرطمانية

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول
على درجة دكتوراة الفلسفة في التاريخ

قسم التاريخ
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
جامعة السلطان قابوس
سلطنة عمان

سبتمبر 2023م

(لجنة الرسالة)

اسم الطالبة: مريم بنت سعيد بن مبارك البرطمانية الرقم الجامعي: 70479

عنوان الرسالة: طريق الحرير البحري بين عمان والصين وأدواره الحضارية خلال الحقبة (ق 2-9هـ/ ق 8-15م)

لجنة الرسالة:

1. المشرف الرئيس: د. فاطمة بلهواري

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: التاريخ

الكلية: كلية الآداب والعلوم الاجتماعية /جامعة السلطان قابوس

التوقيع: .... التاريخ:

2- عضو لجنة الاشراف: د. بدر بن هلال العلوي

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: التاريخ

الكلية: كلية الآداب والعلوم الاجتماعية /جامعة السلطان قابوس

التوقيع: .... التاريخ:

3- المشرف الخارجي: وان لي

الدرجة العلمية: أستاذ دكتور

القسم: التاريخ

الكلية: جامعة جينان/ جامعة جينان الصين

التوقيع: .... التاريخ:

(لجنة مناقشة الرسالة)

1- رئيس اللجنة: د.

الدرجة العلمية: أستاذ دكتور

القسم:

الكلية:

التوقيع: .... التاريخ:

2- المشرف الرئيس: د. فاطمة بلهواري

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: التاريخ

الكلية: كلية الآداب والعلوم الاجتماعية /جامعة السلطان قابوس

التوقيع: .... التاريخ:

3-العضو (ممثل رئيس القسم): د.

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: التاريخ

الكلية: كلية الآداب والعلوم الاجتماعية /جامعة السلطان قابوس

التوقيع: .... التاريخ:

3- الممتحن الخارجي: د.

الدرجة العلمية:

القسم: التاريخ

الكلية:

التوقيع: .... التاريخ:

4- الممتحن الخارجي: د.

الدرجة العلمية:

القسم: التاريخ

الكلية:

التوقيع: .... التاريخ:

الإهداء

إلى كل شغوف بالمعرفة الإنسانية، أهدي هذه الدراسة.

مريم سعيد

الشكر والتقدير

الحمد لله حمدًا كثيرًا طيبًا مباركًا، والصلاة والسلام على سيد المرسلين محمد صلى الله عليه وسلم. ببالغ الشكر وعظيم الامتنان لله عزوجل على منه علينا في إتمام هذه الدراسة، يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الدكتورة فاطمة بلهواري، التي كان لها كريم الفضل والمعونة في الإشراف على بحث رسالتي، والدكتور بدر بن هلال العلوي مشرفي الثاني، والدكتور وان لي من جامعة جينان الصينية.

إلى أساتذتي بقسم التاريخ الذين كانوا دعمًا لي، د. علي الريامي رئيس القسم، د. محمد الطراونة، ود. محمد القدحات، ود. محمد المقدم، ود. إبراهيم البوسعيدي، ود. ناصر الصقري، ود. موسى الراشدي، د. عصام السعيد، وإلى جميع زملاء وزميلات الدراسة.

ولا يسعني في هذا المقام إلا أن أتقدم بجزيل الشكر وخالص التقدير إلى عدد من المؤسسات الحكومية: مكتبة الجامعة، ومركز الدراسات العمانية، وهيئة الوثائق والمحفوظات الوطنية، والمتحف الوطني، ووزارة التراث والثقافة، والسفارة العمانية في الصين، وكلية الدفاع الوطني.

والشكر موصول إلى كل من مركز ومكتبة الملك فيصل، ومكتبة الملك فهد، ومكتبة جامعة الملك سعود، وجامعة الاميرة نورة. ودارة الملك عبد العزيز في الرياض، والمتحف الوطني السعودي.
وخالص شكري الى د. عبد الله القاضي على تسهيل الزيارة إلى المكتبات والمراكز البحثية في المملكة العربية السعودية، والدكاترة محمد السديري، وبندر الغامدي، ونورة القحطاني، وفاطمة القحطاني. والشكر موصول أيضاً إلى كل من السفير الدكتور علي غانم الهاجري الذي أمد الدراسة بعدد من الدراسات ذات العلاقة بالبحث، وأخص بالشكر من جامعة قطر كل من قسم التاريخ، والأستاذ الدكتور سيف شاهين المريخي، ومركز ابن خلدون، ومكتبة الجامعة، والمركز العربي للدراسات فيها.

وجزيل الشكر الى السفارة الصينية في سلطنة عمان، ونخص بالذكر سعادة السفيرة لي لينج بينج، لتسهيل ترجمة عدد من الدراسات ذات العلاقة بالموضوع. وتسهيل التواصل مع مكتبة بكين، والمترجم الصيني أز بينج كوينج.

الملخص

عنوان الدراسة: طريق الحرير البحري بين عمان والصين وأدواره الحضارية خلال الحقبة (ق 2-9هـ/ ق 8-15م)

الطالبة: مريم بنت سعيد بن مبارك البرطمانية

هدفت الدراسة إلى تتبع دور طريق الحرير البحري بين عمان والصين وأدواره الحضارية ما بين القرون 2 -9هـ/8-15م، من خلال دراسة محطاته وأهم موانئه، والأخطار المرافقة له، وذكر لأهم الرحالة والتجار العمانيين والصينين الفاعلين فيه، وما نتج عن استغلاله من تأثيرات حضارية ما بين البلدين. وتمحورت إشكالية الدراسة الإجابة على سؤال محوري يتلخص في إبراز اسهامات طريق الحرير البحري، وموانئه العمانية والصينية، والسفن المبحرة فيه، واسهامات الرسل، والرحالة وتجار البلدين في بناء علاقات اقتصادية، وسياسية، وحضارية بين عُمان والصين من القرن 2هـ/9م إلى القرن 8هـ/15م.

وتم الاعتماد على المنهج التاريخي التحليلي القائم على وصف الحدث و تحليله في إطار تتبع مسار طريق الحرير البحري بين عُمان والصين وأدواره الحضارية لأهميته. كما استخدمت الدراسة المنهج المقارن عند التطرق إلى نصوص المصادر العربية والصينية والانجليزية، يضاف إلى ذلك تم استثمار تقارير نتائج البحث الأثري للوصول إلى الحقائق التاريخية. وقد قسمت الدراسة على مقدمة وتمهيد وأربعة فصول وخاتمة، ركز الفصل الاول على الطرق والموانئ البحرية في عمان والصين من القرن 2هـ/9م إلى القرن 8هـ/15م. بينما تناول الفصل الثاني السفن العمانية والصينية والملاحة البحرية في ثلاثة مباحث. وعالج الفصل الثالث الرحلات البحرية العربية والعمانية مع الصين في ثلاثة مباحث وتناول الفصل الرابع مظاهر العلاقات السياسية والتجارية والحضارية بين عمان والصين وذلك في ثلاثة مباحث.

وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها:

- إن الطريق البحري قد اختصر المسافات مُقارَنةً بالطرق البَرِّيَّة، متجنبًا صراعات سياسية، واثنية، ودينية بين المناطق التي تسلكها الطرق البرية، والحرص على نقل أنواع مُعيَّنة من البضائع التي تتضرر عند نقلها على الطرق البَرِّيَّة.
- ثبت من خلال تقارير المسح الأثري في عمان وجود تأثيرات فنية صينية في زخرفة بعض محاريب بعض المساجد العمانية بأشكال مختلفة من الأواني الصينية المدمجة في الجدران وذلك في عدة ولايات عمانية، مثل: محراب مسجد العين في ولاية منح، ومحراب مسجد الصواوفة في ولاية سناو.
- عرض تعريف لمصطلح "السفن الصينية"، الذي يرد كثيرًا في المصادر العربية والأجنبية على حد سواء، حيث توصلت الدراسة إلى أن هذا المصطلح لا يعني بالضرورة أن أصل كل السفن صيني، وإنما هي سفن، من بينها عربية، كانت مخصصة للسفر الى الصين، وهي تسمية كانت شائعة في سياقات أخرى، مثل إطلاق أسماء أقاليم مختلفة على أبواب مدينة بغداد التي تؤدي إليها.

Abstract

Study Title: The Maritime Silk Road between Oman and China and its Civilizational Roles from the 2-9th AH / 8-15th AD Century
Student: Maryam bint Saeed bin Mubarak Al-Bartamani

The study aims to trace the role of the Maritime Silk Road between Oman and China and its civilizational impact from the 2nd to the 9th century AH / 8th to 15th century AD. The study focuses on the stations, major ports, associated dangers, highlights significant Omani and Chinese travellers and traders who were involved in it, and the resulting civilizational effects between the two countries. The study's main problem is about answering a central question: what are the contributions of the Maritime Silk Road, Omani and Chinese ports, sailing ships, messengers, and travellers in establishing political, trade, and civilizational relationships between Oman and China from the 2nd century AH / 9th AD to the 8th century AH / 15th AD? The study adopts the descriptive historical method in tracing the path of the Maritime Silk Road between Oman and China and its civilizational roles and the comparative approach in analysing texts from Arabic, Chinese, and English sources.

The study is divided into an introduction, a preface, four chapters, and a conclusion. Chapter One focuses on the maritime routes and ports in Oman and China from the 2nd to the 9th century AH / 8th to 15th century AD. Chapter Two deals with Omani and Chinese ships and maritime navigation in three sections. Chapter Three discusses Arab and Omani maritime voyages with China in three sections. Lastly, Chapter Four explores the aspects of political, trade, and civilizational relationships between Oman and China in three sections.

The main findings of the study are that the maritime route significantly shortened distances compared to land routes, were more secure and more suitable to perishable goods than land routs; Chinese artistic influences was clear in the decoration of some Omani mosques, such as the Al Ain Mosque in the region of Manah and the Sawawifah Mosque in the region of Sinaw; and that the term "Chinese ships" does not necessarily mean that all the ships originated from China, as some of them, including Arab ships, were designated for travel to China.

قائمة المحتويات

فهرس الجداول



فهرس الأشكال

فهرس الملاحق

قائمة المختصرات باللغة العربية

الأسماء	الرمز
تاريخ الوفاة	ت
جزء	ج
مجلد	مج
عدد	ع
طبعة	ط
صفحة	ص
هجري	هـ
ميلادي	م
مخطوط	مخ
بدون تاريخ	ب. ت
بدون طبعة	ب. ط
بدون دار نشر	ب. د.
بدون مكان	ب.م
تحقيق	تح

قائمة المختصرات باللغة الإنجليزية

Abbreviation	Names
Op. cit.	the Latin phrase opus citatum or opere citato, meaning "the work cited" or in the cited work, respectively
Loc. cit.	Latin, short for loco citato, meaning "in the place cited"
Ibid.	the Latin word ibīdem, meaning "in the same place"
Idem	Idem in Latin in Arabic Ibidem (in Latin. In Arabic.
et al.	et alla (in Latin. In Arabic
Ref.	Reference
Vol.	Volume
Vols.	Volumes
Ed.	edition
n. ed.	no edition
n. d.	no publishing date
n. p.	no publishing place
n. pub.	no publisher
Ed.	Editor
Eds.	Editors
Translator	Transl.
Etc.	Etcetera
p.	page
pp.	pages
f.	folio
ff.	folios
f. Sr.	R. frontside of a folio
f. 5v.	V. backside of a folio
no.	Number
doI	Digital Object Identifier

المقدمة:

حرصت البلدان وأنظمة الحكم في العالَم منذ القِدَم على بناء علاقات مُتبادَلة فيما بينها، والسعي لتطويرها وديمومتها؛ بُغْيَةَ تحقيق منافع وغايات إنسانية واقتصادية مشتركة، تُسهِم في تقريب الثقافات بين الشعوب، وتُعزِّز سُبُل التعاون والتفاهم بينها.

لقد ساهم موقع عُمان الجيوستراتيجي عند مضيق هرمز، وعلى بحر فارس، وكذلك بحر عمان المؤدي الى كل من بحر العرب، والمحيط الهندي في بناء علاقات تجارية وإنسانية وحضارية مع عديد من الحضارات شرقًا وغربًا عبر طرق بحرية مباشرة وغير مباشرة، وكذلك عبر شبكة من الطرق البرية المؤدية الى عمق جزيرة العرب مما جعلها مركزاً تجارياً هاماً عبر العصور.

ولاشك أن طريق الحريرالبحري بين عمان والصين قد أسهم في بناء علاقات تجارية وثقافية واسعة مع الصين منذ قبل الإسلام، واستمرت خلال العصور الإسلامية المتعاقبة، وذلك بالرغم من التباين الشديد بينهما من حيث الثقافات، والديانات، والأصول العِرْقية.

وقد ساعد على بناء هذه العلاقات أسطولها البحري، وخبرتها الطويلة في صناعة السفن، وعلم الملاحة وفنونها. لقد ساهم طريق الحرير البحري، والحركة التجارية ألنشطة بين عمان والصين، وتبادل البعثات والهدايا بين البلدين، على توافد التجار والعلماء، والرحالة المسلمين الى الصين، بل اقام بعضهم فيها، ونشأت لهم هناك أحياء ومساجد خاصة بهم,

ومن أهم العمانيين الذين أقاموا في الصين منذ وقت مبكر في العصر الإسلامي الشيخ والتاجر العُماني أبي عبيدة عبد الله بن القاسم، وذلك في القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي، وتعتبر رحلته أقدم الرحلات البحرية العُمانية المُوثَّقة؛ إذ استطاع أبو عبيدة ركوب البحار وصولًا إلى مقصده في مدنية خانفو الصينية (الزيتون 泉州市 Quanzhou). ويُعَدُّ أوَّل عُماني يصل الصين بحسب المصادر العُمانية التي سنناقشها ويضع حجر الأساس لإقامة علاقات ودية وتجارية بين البلدين استمرَّت حتى يومنا هذا.

ومن العمانيين الذين زاروا الصين أيضاً التاجر عبد الله الصحاري في القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، الذي تمكن من الوصول إلى الصين بحرًا، وأقام في مدينة غوانزو (كانتون 廣州 Guangzhou)، وورد ذكره في الكتاب الصيني (موجز تسجيل الأمور المهمة المختلفة) الذي تمت كتابته في عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م) مؤرخاً لرحلة عبد الله الصحاري، وإسهاماته في الصين، وعلاقاته بالبلاط الامبراطوري، وألقابه الرسمية التي تشرف بها هناك.

استمرَّت العلاقات الوُدِّية بين عُمان والصين، وازدادت تطوُّرًا في النصف الأوَّل من القرن الخامس عشر الميلادي؛ فمنذ عام 1405هـ-1433م، نظَّم البَحّار الصيني المسلم تشنغ خه (Zheng He 郑和) رحلات بحرية متتالية إلى بلاد العرب، رافقه فيها المُترجِم ما هوان Ma Huan (马欢) الذي دوَّن أثناء وجوده في عُمان - مثلًا- كثيرًا من الملاحظات والانطباعات عن العُمانيين، وعاداتهم، وطبيعة حياتهم وأنشطتهم اليومية؛ ما جعل هذه الرحلات مصدرًا مُهِمًّا في كتابة تاريخ التواصل الحضاري بين عُمان والصين.

في ضوء ما سبق، جاءت هذه الدراسة لتتبُّع مسار طريق الحرير البحري، وموانئه، وأهم صادراتها ووارداتها، وإبراز دور هذا الطريق في تطوير العلاقات الحضارية بين عُمان والصين من القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي إلى القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، الذي شهد رحلة الشيخ أبي عبيدة عبد الله بن القاسم إلى الصين، وذلك قُبَيْل التدخُّلات الأوروبية البحرية في المنطقة العربية، التي بدأها البرتغاليون مطلع القرن السادس عشر الميلادي.

تستند هذه الدراسة على مصادر أوَّلية أسياسية جدًّا، تتمثَّل في القراءات المُعمَّقة في سجلّات البلاط الصيني الرسمية، وتدوينات الرحّالة الصينيين، وكذا المصادر العربية، سواء أكانت منشورة، أم غير منشورة.

تكاملًا مع المصادر التاريخية، فقد اعتمدت الدراسة على الزيارات الميدانية لبعض المتاحف والمواقع الأثرية للبحث عن شواهد مادية؛ وهي مصادر أوَّلية مُهِمَّة جدًّا، تتمثَّل في الآثار الصينية المنقولة (الأدوات، والأواني، وغير ذلك) التي اكتُشِفت في عُمان، وعُرِضت نماذج منها في عدد من متاحف السلطنة. يضاف إلى ذلك التحليل والمقارنة لعدد من تقارير البعثات الأثرية التي عملت - ولا تزال تعمل- في سلطنة عُمان ضمن سجلّات دائرة الآثار في وزارة التراث والثقافة، والمتاحف، مثل: متحف أرض اللبان في صلالة، والمتحف الوطني في مسقط.

إلى جانب الآثار المنقولة، استعانت الدراسة بآثار غير منقولة؛ هي البقايا المعمارية التي تُظهِر التأثيرات الصينية فيها، لا سيَّما في عدد من المساجد التاريخية القائمة في ولايات عُمانية عديدة، التي خضعت لعمليات مسح ودراسة ميدانية أثرية مؤسساتية كشفت عنها تقارير البحث الأ، في مُقابِل دراسة مبانٍ أثرية أُخرى في الصين، وبخاصة المساجد التي يغلب عليها تأثيرات العمارة العربية الإسلامية.

أوَّلًا: أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذه الدراسة في إبراز دور طريق الحرير البحري، في تطوير العلاقات التجارية والسياسية بين عُمان والصين في الحقبة المُمتدَّة من القرن 2هـ/8م إلى القرن 9هـ/15م، وكذا بيان جذور العلاقات الحضارية بين هذين البلدين، ووسائل تطوُّرها، مُمثَّلةً في تبادل المبعوثين والهدايا في في هذه الحقبة المُبكِّرة من التاريخ الإسلامي.

وتكمن أهمية هذه الدراسة في التأكيد على عمق العلاقات العُمانية الصينية التي شهدت مزيدًا من التطوُّر في السنوات الأخيرة، وذلك بمشاركة سلطنة عُمان في المبادرة التي أطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ، وحملت اسم (الحزام والطريق الصينية)؛ ما يدلُّ على أهمية موقع عُمان الجغرافي، وتقدير الجهود التي بذلها العُمانيون في تواصلهم مع الصين على مَرّ التاريخ.

علاوة على ذلك، يكمن السبب الأهم لاختيار موضوع هذه الدراسة في قلَّة الدراسات التي ناقشت عمق العلاقات العُمانية الصينية في مجالات عِدَّة على أسس من البحث العلمي والأكاديمي؛ إذ لم يقتصر اهتمام الدراسة على بيان عموميات العلاقات استنادًا إلى المصادر التاريخية فقط، وإنَّما خاضت في تفاصيلها العملية بناءً على نتائج التنقيبات الأثرية في كلٍّ من عُمان والصين، وسجلات رسمية من البلاط الصيني تعود الى الحقبة التاريخية التي تغطيها الدراسة، وتوظيف كل هذه المصادر في كتابة دور طريق الحرير البحري بين عمان والصين وادواره الحضارية.

ومن الأسباب الهامة لاختيار موضوع الدراسة هو تبيان كيفية توظيف الدراسات التاريخية والأثرية في خدمة العلاقات المتعددة الجوانب بين سلطنة عمان والصين حالياً ومستقبلاً، وكذلك تتبع ورصد العلاقات التي كانت قائمة في الماضي، ليس بين عمان والصين فحسب، وإنما بين عمان والدول المشاطئة لبحر فارس، وبحر عمان، وبحر العرب، والساحل الشرقي الأفريقي، ودول المحيط الهندي الواقعة على طريق الحرير من جانب آخر.

بالإضافة الى ذلك فان من بين الدوافع الهامة للقيام بهذه الدراسة هو استثمار النصب التذكاري للرحالة الصيني المسلم تشنغ خه Zheng He في صلالة، الذي اهتمت سلطنة عمان بإقامته، وتوظيفه سياحياً من خلال جذب الزوار الصينيين والخليجيين، لمعرفة المزيد عن هذا الرحالة من خلال المطبوعات، والنشرات، والأفلام الوثائقية، وغيرها والتي تجسد زيارته لعمان والمنطقة. وقد احتفلت الصين عام 2005 بمرور 600 سنة على أولى رحلاته الضخمة البحرية التي عبر بها المحيط، حيث تم عرض بعض الأثار ذات العلاقة برحلته، وإصدار مجموعة من الطوابع بهذه المناسبة، معتبرة أياه (رسول المهمات الدبلوماسية) و (رجل السلام) الذي جاب المحيطات ولم يشعل حرباً ولم يقتل أحداً.

ثانيًا: مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

تتمحور مشكلة الدراسة في الإجابة عن سؤال محوري هو: كيف أسهم طريق الحرير البحري والموانئ العُمانية والصينية في ترسيخ العلاقات الاقتصادية والسياسية والحضارية بين عُمان والصين من القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي إلى القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي؟

وقد تفرَّعت من مشكلة البحث الرئيسة جُمْلة من التساؤلات الفرعية، تم معالجتها ضمن فصول الدراسة ومن بينها:

1. كيف أسهم طريق الحرير البحري المباشر وغير المباشر، والموانيء الواقعة على امتداده في ربط عُمان بالصين، دبلوماسياً، وتجاريًّا، وثقافيًّا، على نحوٍ تبادلي مُستمِرٍّ؟
2. ما مزايا السفن والملاحة العُمانية والصينية من حيث التصميم، والمواد، وطرائق التصنيع، والتجهيزات، والأدوات الملاحية المُستخدَمة؟
3. كيف أسهمت البعثات الصينية ورحلات التُّجّار العُمانيين في تطوير أُسس العلاقات بين عُمان والصين؟
4. ما المظاهر الحضارية التي تشهد على عمق العلاقات التجارية بين عُمان والصين خلال المرحلة التاريخية التي تناولها موضوع الدراسة؟

ثالثًا: أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على طريق الحرير البحري، وبيان دوره الفعال في التأسيس لعلاقات تجارية وحضارية وثقافية بين عُمان والصين، لا سيَّما من القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي إلى القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، وإبراز دور البعثات والرحّالة والتُّجّار العُمانيين والصينيين في الحفاظ على هذه العلاقات وتطويرها، وصولًا إلى تتويجها اليوم بمبادرة (الحزام والطريق الصينية) التي تُشارِك فيها سلطنة عُمان، بوصف هذه المبادرة مشروعًا مستقبليًّا.

توجد أهداف فرعية عديدة تسعى الدراسة لتحقيقها، وتتمثَّل فيما يأتي:

1. تتبُّع طريق الحرير البحري (المباشر، وغير المباشر) إلى الصين، وتعداد الموانئ التي استخدمها العُمانيون أثناء تجارتهم مع الصين من القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي إلى القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، وعرض أهم مزاياها وصادراتها ووارداتها، وآليّات العمل اليومية فيها.

2.المقارنة بين السفينة العُمانية التجارية والسفينة الصينية التجارية من حيث التصميم، والحجم، والعتاد، وطرائق التصنيع في الحقبة التي تناولتها الدراسة.

3.دراسة دور التجار العمانيين، وتدوينات الرحّالة العُمانيين والصينيين، وإسهاماتهم، للوقوف على مراحل تطوير العلاقات التجارية والسياسية بين البلدين.

4.الكشف عن المظاهر الحضارية االمُكتشَفة في عُمان والصين، التي تُؤكِّد عمق العلاقات المختلفة بين الجانبين.

رابعًا: حدود الدراسة:

تتمثَّل حدود الدراسة فيما يأتي:

الإطار الزماني: الحقبة المُمتَدَّة من وصول أوَّل رحّالة عُماني إلى الصين في القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي؛ وهو الشيخ أبو عبيدة عبد الله بن القاسم، إلى وصول الأدميرال والدبلوماسي والرحَّالة الصيني تشنغ خه (Zheng He) إلى عُمان في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي.

الإطار المكاني: الحدود الجغرافية للأراضي المُمتَدَّة على طول طريق الحرير البحري بين عُمان والصين خلال المرحلة التاريخية التي تناولتها الدراسة.

خامسًا: منهج الدراسة:

سعيًا لتحقيق أهداف الدراسة؛ فقد اعتُمِد فيها على المنهج التاريخي القائم على وصف الحدث التاريخي وتحليله، وذلك بتتبُّع مسار طريق الحرير البحري بين عُمان والصين، وتعرُّف أدواره الحضارية.

ولتحقيق أفضل النتائج؛ فقد اعتمدت الدراسة المنهج المقارن، وذلك عند الإشارة إلى نصوص المصادر العربية والصينية والإنجليزية وغيرها؛ تعزيزًا لجوانب مُحدَّدة في موضوع الدراسة. يضاف إلى ذلك الاهتمام بتحليل نصوص المصادر الأصلية استقرائها.

وحرصا على الموضوعيةً والشموليةً، اعتماد نتائج الاكتشافات الأثرية؛ بهدف الخروج باستنتاجات أقرب إلى الصحة والدقَّة عن موضوع البحث؛ لا سيَّما تقارير البعثات الأجنبية والعربية العاملة في عُمان، مثل: تقارير الباحثة فيسكونتي (Visconti) المنشورة في عدد من

المجلّات العلمية المحكمة، مثل مجلَّة الدراسات العُمانية. والتقارير الأثرية للباحثة الفرنسية كيرفان (Monik Kervran) في ولاية صحار، التي قدَّمت صورة واضحة عن العلاقات الخارجية لهذه المدينة بناءً على اللُّقى الأثرية التي ضمَّنتها تقاريرها.

كما لم تغفل الدراسة منهج الإحصاء في تناول موضوعاتها؛ إذ ضمَّت في ثنايا نصوصها جردًا إحصائيًّا للعملية التجارية، بما في ذلك أسعار السلع، وأنواعها، وأرقام كمِّيات البضائع، حيث استُخدِم هذا المنهج في الفصلين الثالث والرابع عند الحديث عن السلع المُتبادَلة بين الصين وعُمان خلال حقبة الدراسة.

سادسًا: الدراسات السابقة:

تُعَدُّ الدراسات السابقة أحد أجزاء الإطار النظري للبحث العلمي، وتتمثَّل أهميتها في مساعدة الباحث على تعرُّف البحوث التي تصبُّ في موضوع دراسته.

بعد اطِّلاع الباحثة على الدراسات السابقة، فإنَّها لم تعثر على دراسة واحدة تناولت موضوع طريق الحرير البحري بين عُمان والصين ضمن دراسة علمية خالصة. غير أنَّها لاحظت وجود دراسات تناولت بعض الجوانب ذات الصلة بموضوع الدراسة. وهذه أبرزها مُرتَّبةً زمنيًّا من الأقدم إلى الأحدث:

1) **Chrystelle Maréchal"L'influence de l'ancienne conception chinoise de la terre sur les explorations maritimes au long cours à l'époque des Ming" Actes des symposiums internationaux "Le monde visuel chinois"/Proceedings of the international symposiums "The visual world of China", Editions Languages Croisés - CRLAO - EHESS, pp. 37-49, 2005.**

جاءت دراسة الباحثة الفرنسية كريستال ماريشال (Chrystelle Maréchal) باللغة الفرنسية، التي حملت عنوان "تأثير المفهوم الصيني القديم للأرض في الاستكشافات البحرية مسافات طويلة خلال عهد مينغ"، ضمن عدد خاص للندوة الدولية حول العالَم المرئي للصين، التي عُقِدت في مركز البحوث اللغوية بكلية الدراسات المُتقدِّمة في العلوم الاجتماعية بباريس، وصادف تنظيمها مرور (600) عام على الرحلات البحرية السبع للأدميرال تشنغ خه.

تناولت الباحثة في دراستها تاريخ الملاحة البحرية الصينية، وتأثير المفهوم الصيني القديم للأرض في الاستكشافات البحرية أيام حكم أُسرة مينغ؛ إذ عقدت مقارنة بينها وبين الكشوفات الجغرافية لكريستوف كولومبوس، أكَّدت فيها اختلاف المفاهيم بين الجانبين. وقد استفادت هذه الدراسة من تخريجات الباحثة عند استعراضها مسيرة الملاحة البحرية الصينية الضاربة في القِدَم حتى زمن أُسرة مينغ، وجاء تحليلها موضوعيًّا لأهداف الرحلات البحرية آنذاك؛ إذ اعتمدت الباحثة على الأدلة المُتنوِّعة المكتوبة، ونتائج البحث الأثري في بعض المواقع بالصين.

2) **دراسة السعدي، عبد الله. (2012)، بعنوان: "العلاقات العُمانية الصينية "، وهي أطروحة دكتوراة، جامعة شنغهاي في الصين،** وتناول فيها العلاقات العُمانية الصينية وهي تضمُّ مُقدِّمة، وخمسة فصول، وخاتمة.

تتبعت هذه الدراسة الاتصالات العُمانية الصينية قبل تأسيس جمهورية الصين الشعبية، واستعرضت السياسة الخارجية لكلٍّ من عُمان والصين في العصر الحديث، وكذا العوامل المُؤثِّرة في العلاقات العُمانية الصينية، والصين وجبهة التحرير العُماني، والتواصل بين عُمان وتايوان.

استفادت منها دراستنا في موضوع الاتصالات بين عُمان والصين، ولا سيَّما في عهد أُسرة تانغ، وسونغ، ويوان، ومينغ، إلا أن هذه الدراسة لم تتضمن وصفاً للعلاقات العمانية الصينية في فترة العصر الإسلامي الوسيط استناداً الى لمصادر تاريخية وأثرية، وسجلات الرحالة المسلمين والصينيين على جد سواء.

牛攀, 唐宋元明时期的中阿曼 关系研究,2014

3) **دراسة نيو بان (2014)، بعنوان: "العلاقات بين الصين وعُمان خلال الأُسَر تانغ وسونغ ويوان ومينغ"،** وهي رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة جينان، جينان الصين، جاءت هذه الدراسة باللغة الصينية، وتناولت العلاقات العُمانية الصينية أيام حكم كلٍّ من أُسرة تانغ، وأُسرة سونغ، وأُسرة يوان، وأُسرة مينغ، واستعرضت سُبُل التواصل بين عُمان والصين في بعض الجوانب خلال العصور الوسطى، لكنها لم تتضمن وصف ومناقشة تفاصيل الرحلة البحرية التجارية التي قام بها التاجر عبد الله الصحاري الى الصين.

(4

5) **Martin S. Goffriller, Ma Hongjiao. Chinese porcelains and the decorations of Omani mihrabs. rocedings of the Seminar for**

Arabian Studies, Vol. 45, Papers from the forty eighth meeting of the Seminar for Arabian Studies held at the British Museum, London, 25 to 27 July 2014 ,pp. 123-138.

عُنِيت هذه الدراسة بالكشف عن تاريخ تجارة الخزف الصيني في عُمان؛ لقياس تأثير ذلك في العمارة الدينية في عُمان. وقد أظهرت نتائج الدراسة استخدام الخزف بكمّيات كبيرة من الداخل، والاعتماد عليه كثيرًا في تزيين ساحات الجوامع في عُمان، وكذا في بلاد فارس وغيرها؛ ما يعني ارتفاعًا في قيمة الخزف آنذاك. وتم استفادة من بعض التخريجات في الفصل الرابع عند الحديث عن استخدامات البورسلين الصيني في تأثيره على بعض جوانب الفنية في العمارة العمانية.

6) **WAN, Lei, Hardships from the Arabian Gulf to China: The Challenge that Faced Foreign Merchants Between the Seventh and Thirteenth Centuries, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, Riyadh: 2020.**

اهتمت هذه الدراسة بالحديث عن وان لي (WAN, Lei)، وكانت بدعم من مركز الملك فيصل في الرياض. وفيها اعتمد المُؤلّف على مصادر صينية وعربية وفارسية. وقد استفادت منها دراستنا في تعرُّف المخاطر التي حاقت بالطريق الحرير البحري الواصل بين عُمان والصين، وما ذكره جيا دان (贾耽 Jia Dan) عن هذا الطريق.

سابعًا: مصادر الدراسة:

اعتمدت هذه الدراسة على ما توافر من مصادر أصيلة (أدبية، ومادية)، ودراسات حديثة مُتنوِّعة المشارب بين العربية والأجنبية، وقد جاء تصنيفها بحسب أهميتها للموضوع:

1. **عجائب الدنيا وقياس البلدان:** لسليمان التاجر(ت القرن 3هـ / 9م).

يُعَدُّ هذا الكتاب أحد أهم المصادر الإسلامية التي أرَّخت لتاريخ المسلمين في الصين، وتتمثَّل أهميته في اشتماله على جميع مشاهدات المُؤلِّف في الصين. وهو يُعَدُّ أقدم مصدر عربي أرَّخ لبلاد الصين، وقد راجعه أبو زيد السيرافي بعد نحو نصف قرن من الزمان.

استفادت الدراسة من الكتاب في الموضوعات الآتية التي تناولها: الطرق البحرية بين عُمان والصين، والموانئ الصينية، وسياسة الصين في إدارة التجارة البحرية.

2. **المسالك والممالك:** لابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت 280هـ /893)، قدَّم هذا المصدر الجغرافي وصفًا للطريق البحري المُمتَدِّ من الأُبلَّة إلى الهند والصين، مشيرًا إلى أهم الموانئ التي يمرُّ بها الطريق البحري، إضافةً إلى السلع التجارية المُتبادَلة بين البلدين. استفادت الدراسة من هذا المصدر في وصف الطريق الحرير البحري والموانئ العُمانية التي كان يمرُّ بها الطريق البحري آنذاك.

3. **Chau Ju-Kua: His work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries.**

مُؤلِّف هذا الكتاب هو كاتب صيني لم يُعرَف تاريخ ولادته وتاريخ وفاته. وفيه أرَّخ الكاتب لكثير من المعلومات عن التُّجّار والبَحّارة الذين وصلوا إلى الصين، وقد جعل كتابه في قسمين؛ أوَّلهما تناول البلاد والمدن المعروفة باستثناء أوروبا، وعرض لمُنتَجاتها وعاداتها والمسافات بينها، لكنَّه يفتقر إلى التحليل والمعاينة. وثانيهما ناقش أشهر المُنتَجات الطبيعية، ومناطق إنتاجها، وخصَّ بالذكر كُلًّا من المُرِّ واللبان الذي كان يُنتَج في عُمان. وجد هيرث أنَّ المعلومات التي اشتمل عليها الكتاب لم تَرِدْ في أيِّ عمل صيني معروف في القرن الثالث عشر الميلادي.
واستفادت الدراسة من الكتاب في تعرُّف السلع والمُنتَجات التي كانت تُجلَب من منطقة مرباط، والشحر، وصحار.

4. **Huan, Ma (1970), Ying-Yai Sheng-Lang: Overall Survey of the Ocean's Shores 1433.**

جاء هذا الكتاب نقلًا عن كتابات ما هوان (Ma Huan)؛ المُترجِم والمُرافِق للأدميرال تشنغ خه(Zheng He)، وتوجد منه نسخة باللغة الإنجليزية؛ ما جعله مصدرًا رئيسًا لكثير من الباحثين في هذا المجال، ووفَّر عليهم عناء البحث في عديد من المصادر والمراجع. وصف الكتاب البلدان الواقعة على امتداد البحر الغربي، التي زارها الأسطول الصيني، وعددها (11) بلدًا. وقد تضمَّن الكتاب ترجمةً لبعض الملاحظات التي رصدها المرافقون الصينيون للأسطول، إلى جانب عدد من مشاهدات العرب والأجانب، والمقارنة بينها.

عرض الكتاب صورة واضحة عن الحالة السياسية والحالة الاقتصادية اللتين سادتا هذه المنطقة، وعن حيثيات الصراع البحري الدائر فيها. قال محيزر مُعلِّقًا على الكتاب: إنَّ هذا الكتاب

يفتقر إلى دراسة مقارنة بين مصادر عربية معاصرة لهذه الرحلات واستفادت الدراسة من الكتاب في تعرُّف الدور السياسي والدبلوماسي لتشنغ خه (Zheng He)، وبيان الحالة السياسية والحالة الاقتصادية اللتين سادتا عُمان في تلك الحقبة.

5. **رحلة ابن بطوطة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار:** لابن بطوطة محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي (ت 770هـ/ 1377م).يُعَدُّ هذا الكتاب أحد أهم المصادر التي اعتمدت عليها الدراسة؛ إذ أمدَّها بمعلومات مستفيضة عن الصين، وأحوال المسلمين فيها، والمراكب الصينية وأنواعها، والفخار الصيني، وأحوال أهل الصين، وتعاملاتهم في البيع والشراء، ووصف المدن الصينية، وتخطيط كلٍّ منها. واستفادت الدراسة من هذا المصدر في الكتابة عن أنواع السفن الصينية، والمدن الصينية وبعض الموانئ التي أشار إليها ابن بطوطة خلال رحلته الطويلة.

ثامنًا: تقسيمات الدراسة:

ضمت الدراسة مقدمة وتمهيد وأربعة فصول وخاتمة وملاحق؛ إذ تناولت المُقدِّمة أهمية الدراسة، وإشكاليتها، وأهدافها، ومنهجيتها وتقسيماتها. في حين عرض التمهيد نبذة عن طريق الحرير البحري القديم والعلاقات العربية الصينية القديمة على طريق الحرير، بينما عالج **الفصل الأوَّل** الطرق والموانئ البحرية في عُمان والصين من القرن الثاني الهجري/ التاسع الميلادي إلى القرن الثامن الهجري/ الخامس عشر الميلادي، وجاء في مبحثين تتطرق المبحث الأول عن الطرق البحرية بين عمان والصين ومخاطرها، كما درس المبحث الثاني موانئ الطريق البحري بين عمان والصين. أمّا **الفصل الثاني** فأُفرِد للحديث عن السفن العُمانية، والسفن الصينية، والملاحة البحرية، وجاء في ثلاثة مباحث ناقش المبحث الأول السفن العمانية، وطرائق صناعتها، وأنواعها، والعاملون فيها، تتطرق المبحث الثاني إلى السفن الصينية، وطرائق صناعتها، وأنواعها، والعاملون فيها، وكما عالج المبحث الثالث علم الملاحة العُمانية والصينية، وفنونها، وأدواتها. وأمّا **الفصل الثالث** فتناول الرحلات البحرية بين عُمان والصين، وجاء في ثلاثة مباحث عالج المبحث الأول أولى الرحلات البحرية العربية المُدوَّنة عن الصين، ناقش المبحث الثاني دور التُّجّار العُمانيين الحضاري والاقتصادي في الصين، ودرس المبحث الثالث تدوينات التُّجّار والرحّالة الصينيين عن بلاد العرب وعُمان. وأمّا **الفصل الرابع** فتطرَّق إلى مظاهر العلاقات

الحضارية بين عُمان والصين، وجاء في ثلاثة مباحث، تتطرق المبحث الأول مظاهر العلاقات السياسية بين عُمان والصين، ودرس المبحث الثاني مظاهر العلاقات التجارية بين عُمان والصين، وناقش المبحث الثالث التأثيرات العلمية والمعمارية بين عُمان والصين، كما تناولت الخاتمة أبرز نتائج الدراسة.

تاسعًا: الصعوبات التي واجهتها الدراسة:

اعترضت الدراسةَ بعضُ الصعوبات، وكان من أبرزها تلك التي مَسَّت الجانب المنهجي، مُمثَّلةً في ندرة التفاصيل التي أوردتها المصادر العربية والعُمانية عن مختلف العلاقات العُمانية الصينية، باستثناء ما ورد في السياق العام عن العلاقات العربية الصينية.

يضاف إلى ذلك ندرة الدراسات التاريخية العربية الحديثة؛ ما حال دون تكوين صورة واضحة تُمكِّن القارئ من فهم وجهة النظر العُمانية عند تناولها لهذه العلاقات وأُسسها وفحواها. وبالمثل، فإنَّ المصادر والدراسات الصينية الحديثة لا تكاد تخلو من مُعوِّقات لغوية؛ إذ إنَّها كُتِبت باللغة الصينية القديمة. ولتجاوز هذا المُشكِل اللساني، كان الاعتماد على بعض الدراسات الحديثة باللغة الإنجليزية، أو الفرنسية، أو الألمانية، التي اعتمدت النصوص الصينية القديمة بعد ترجمتها إلى اللغات الحديثة.

التمهيد:

يمتد طريق الحرير من الصين شرقاً إلى سواحل البحر الأبيض المتوسط غرباً، وله أسماء عِدَّة، منها: طريق الحرير، وطريق الفخّار، وطريق الأحجار الكريمة. وهو ينقسم إلى قسمين: الطريق البَرّي الذي يبدأ في الصين، ويمرُّ بعدد من المدن، وصولًا إلى العراق، ومنها الى أوروبا حيث ينتهي المطاف فيها. والطريق البحري الذي ينطلق من ميناء مدينة خانفو(تشواتشو أو مدينة الزيتون) 泉州市 Quanzhou في الصين، ثمَّ يواصل المسير حتى موانئ بحر العرب وميناء الأُبُلَّة في بحر فارس. وقد تم استخدام كلا الطريقين في نقل السلع والمسافرين، وعمليات التواصل الحضاري، والفكري، والديني، والتجارب الثقافية، والاجتماعية، والإنسانية.

وتأسيسًا على ذلك، حرصت الصين على مَرّ السنين بمَدِّ جسور التعاون، والتبادل التجاري مع مختلف دول العالَم، وحرصت - في الوقت نفسه- على الاهتمام بطريقي الحرير

(البَرِّي، والبحري)، وعملت على احتكار إنتاج الحرير، والاحتفاظ بسِرِّ تصنيعه، ومهَّد طريق الحرير البَرِّي نقل عدد من السلع التجارية، مثل: الحرير، والخزف الصيني.

وبحسب ما جاء في مصادر التأريخ الصينية، وما تناقلته الكثير من الروايات، فإنَّ جذور التواصل الحضاري عبر طريق الحرير بين العرب والصين تعود إلى عام 139 ق. م. ويُعَدُّ طريق الحرير همزة الوصل بين البلاد الإسلامية وبلاد الشرق، وأحد أهم طرق التواصل التجاري والحضاري. هذا ما أكَّده الباحث الصيني هان، الذي ذكر أنَّ الإمبراطور وو من هان 漢武帝 Wu of Han[1] قد أرسل أحد الدبلوماسيين، ويُدْعى تشانغ تشيان Zhang Qian 张骞[2]، مبعوثًا إلى الدول الوسطى، والدول القصوى في قارَّة آسيا؛ بُغْيَةَ التقرُّب إلى القبائل التتارية، وكسب وُدِّها، ومهادنتها، بعدما أوغلت في زعزعة الاستقرار، وتهديد الأمن، وإثارة القلاقل على الحدود الصينية بين فينة وأُخرى[3].

وفي هذا السياق، أشار هان إلى أنَّ المبعوث تشانغ تشيان قد زار في جولته تلك، نحو ستة وثلاثين مملكة صغيرة، منها الصُّغْد[4] وإيران، والهند، وأنَّ مساعيه وجهوده في نهاية المطاف تكلَّلت بالنجاح؛ إذ تمكَّن من تدعيم أواصر العلاقة والتواصل بين الصين وبلاد فارس، مرورًا بالعراق وسوريا.

---

(1) وو من هان (156 ق.م-87 ق.م): هو الإمبراطور الخامس لإمبراطورية هان في بَرّ الصين الحالية، وحكم من عام 141ق.م إلى عام 87 ق.م، وهو الابن الحادي عشر للإمبراطور جينغدي. ينظر: هان، العلاقات بين الصين والعرب من بداية القرن السابع الميلادي إلى بداية القرن العاشر الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الأردنية، عمّان: 2019م، ص3. (سيشار إليه لاحقًا بـ: هان، العلاقات).

Pollard, Elizabeth; Rosenberg, Clifford; Tignor, Robert). Worlds Together Worlds Apart. Beginning Through the 15th Century, concise ed, W. W. Norton & Company. New York City: 2015.p.238.

https://www.britannica.com/biography/Wudi-emperor-of-Han-dynasty

(2) **تشانغ تشيان:** مسؤول دبلوماسي صيني عمل مبعوثًا إمبراطوريًّا في العالَم الخارجي أواخر القرن الثاني قبل الميلاد، وهو من أوائل الدبلوماسيين الذين حملوا في جعبتهم معلومات مُهِمَّة عن وسط اسيا، وكان يُنظَر إليه بوصفه بطلًا قوميًّا في الصين؛ إذ يُعَدُّ من أوائل الذين فتحوا خطوط التجارة مع الغرب. تُوفِّي تشانغ تشيان عام 114 ق. م.

Michael, Loewe. Zhang Qian 張騫. A Biographical Dictionary of the Qin, Former Han, and Xin Periods (220 BC – AD 24). Leiden, Brill, 2000, p. 687.

(3) هان، العلاقات، ص3.

Pollard, Elizabeth; Rosenberg, Clifford; Tignor, Robert). Worlds Together Worlds Apart. Beginning Through the 15th Century, concise ed, W. W. Norton & Company. New York City: 2015.p.238.

https://www.britannica.com/biography/Wudi-emperor-of-Han-dynasty

(4) **الصُّغْد:** كورة عجيبة قصبتها سمرقند، وقيل: هما صُغْدان؛ صُغْد سمرقند، وصُغْد بخارى. وقيل: جنان الدنيا أربع: غوطة دمشق، وصُغْد سمرقند، ونهر الأُبُلَّة، وشعب بوّان. تبلغ مساحة الصُّغْد ستة وثلاثين فرسخًا في ستة وأربعين فرسخًا. ينظر: الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت. معجم البلدان. م3، دار صادر، بيروت: 1977م، ص409. (سيشار إليه لاحقًا بـ: الحموي، معجم).

أمّا بين شان [1]فذكر أنَّ تشانغ تشيان قد بدأ مهمته عام 137 ق.م، خلافًا لِما صرَّح به المُؤرِّخ الصيني هان، ويُعْزى هذا الاختلاف في التاريخ إلى كثرة التقويمات الصينية وتزاحمها في التأريخ الصيني؛ والتي أحدث تباينًا واختلافًا في التأريخ للأحداث بين مُؤرِّخ وآخر. والثابت أنَّ هذه الجولة قد استغرقت نحو (13) عامًا، وأنَّها أخفقت في تحقيق أهدافها المنشودة؛ مما دفع تشانغ تشيان إلى إعادة الكَرَّة مَرَّةً أُخرى عام 119 ق.م، حيث خرج على رأس قافلة كبيرة أخذت تَغُذُّ الخطى حتى وصلت إلى مملكة آنسي[2].وقد أشار المُؤرِّخ الصيني سيما تشيان Sima Qian 司馬遷 (145- 86 ق.م)[3] في كتابه (سجلات تاريخية)[4] إلى مملكة تيوجي[5] أنها تبعد عن غرب آنسي بنحو بضعة آلاف لي Li 里[6]، وذكر أنها شديدة الحرارة، وتُجاوِر البحر الغربي، وتشتهر بزراعة الأرز، وفيها طيور ضخمة ذات بيضة كبيرة[7].

---

(1) بين، شان، التجارة البحرية بين الصين والدول الإسلامية وتأثيراتها الحضارية في عهد أُسرة سونغ (348-677هـ/960-1279م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة اليرموك، عمّان: 2019م، ص11. (سيشار إليه لاحقًا: شان، التجارة)

(2) مملكة آنسي: يذكر شن فو وي أن هذه المملكة هي الإمبراطورية البارثية (أو الفرثية) (247 ق.م -224م) المعروفة باسم الإمبراطورية الأرسكيدية Arsacid Empire. ينظر: شن فو وي، سجلّات ثقافة الصين، دار نشر الشعبية، شنغهاي: 1998م، ص240. (سيشار إليه لاحقًا بـ: شن فو، سجلّات ثقافة الصين).

(3) **سيما تشيان:** مُؤرِّخ وخبير التقويم الفلكي الصيني، وُلِد عام 145ق.م، وتُوفِّي عام 87 ق.م، وقد اشتُهِر بتأليفه كتاب شيجي (السجلّات التاريخية) الذي يُعَدُّ أحد أهم الكتب التاريخية حتى نهاية القرن الثاني الميلادي. كان له حضور في القصر الإمبراطوري، وقد رافق حملة عسكرية إلى جنوب غرب الصين، وأصبح عام 110 ق.م عضوًا في حاشية الإمبراطور وودي. لتعرُّف المزيد عن حياته، ينظر: https://www.britannica.com/search?query=Sima+Qian، أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م.

(4) هي سجلات تاريخية، تُعرَف باللغة الصينية باسم شيجي 史記 Shiji، وقد كُتِبت بين عامي 109 و 91 ق. م، وتُعَدُّ من أعظم أعمال سيما تشيان الذي سرد فيه التاريخ الصيني منذ عهد الإمبراطور الأصفر حتى وقت حكمه. تُرجِمت هذه السجلّات إلى اللغة الإنجليزية عام 1961م، وجاءت في مجلدين، وتناولت أحداث شيجي الرئيسة، وعرضت للشخصيات المُهِمَّة التي أدَّت دورًا رياديًّا منذ نحو 2000م. وهي تضم (130) فصلًا، ويبلغ مجموع كلماتها (520000) كلمة، وتُعَدُّ أوَّل تأريخ لـ(24) سلالة في الصين. مقدمة التحقيق لكتاب الأخبار التاريخية الذي ألّفه سيما تشيان (ت: 86 ق.م)، ط1، شركة كتاب زونغوا: 1959م، ص1-2. (سيشار إليه لاحقًا: سيمان، الأخبار التاريخية). ينظر أيضًا: هان، العلاقات بين الصين والعرب من بداية القرن السابع الميلادي إلى بداية القرن العاشر الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الأردنية، عمّان: 2019م، ص3. (سيشار إليه لاحقًا: هان، العلاقات). https://www.britannica.com/topic/Shiji. (أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م).

(5) **تيوجي:** يذكر الباحث الصيني هان أن الباحثين قد اختلفوا في تحديد منطقة تيوجي، ويذكر أن بعضهم رجَّح أنَّها الأراضي الواقعة غرب إيران، في حين يعتقد الباحث هان أنَّها تُمثِّل اسمًا للقبائل العربية التي كانت تحت الحكم السلوقي ثمَّ الحكم البارثي (أو الفارثي)، ثمَّ تطوَّر المصطلح ليُطلَق على الأراضي التي استوطنتها القبائل العربية في العراق. وبناءً على هذا الرأي، وبحسب النص الوارد، فإنَّ تيوجي تقع غرب البلاد الفرثية بعِدَّة آلاف من الكيلومترات ..." والمقصود بالبلاد الفرثية الدولة السلوقية التي كانت تحكم بلاد الرافدين وسوريا، ويُرجَّح أنَّ البحر الغربي هو الخليج العربي. ينظر: هان، العلاقات، ص4.

(6) لي: لفظة صينية تدلُّ على وحدة قياس المسافة، وهي تُعادِل نصف كيلومتر، وتُعرَف بالميل الصيني، وهي وحدة صينية تقليدية للمسافة. وقد تباينت قيمة (li) بصورة كبيرة بمرور الوقت، وهي تُقدَّر بنحو ثلث الميل الإنجليزي، ولها الآن طول قياسي يبلغ نصف كيلومتر (500 متر، أو 1640 قدمًا، أو 0,311 ميل). للاستزادة، ينظر: https://dbpedia.org/page/Li_(unit)

(7) بين، شان، التجارة البحرية بين الصين والدول الإسلامية وتأثيراتها الحضارية في عهد أُسرة سونغ (348-677هـ/960-1279م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة اليرموك، عمّان: 2019م، ص11. (سيشار إليه لاحقًا بـ: شان، التجارة).

وقد تمكَّن المبعوث تشانغ تشيان في هذه الأثناء من فتح طريق الحرير من آسيا الوسطى إلى ممالك العالَم القديم في ذلك الوقت، وهذا ما أكَّده أيضًا مُؤرِّخ البلاط الصيني فان يه Fan Ye 范曄 في القرن الخامس الميلادي[1]، إذ يذكر أن مملكة تيوجي فوق الجبال، ويبلغ محيطها حوالي أربعين لي، وهي تتجاور البحر الغربي، وتحيط بها البحار من كل الجهات، إلّا جهة الشمال الغربي؛ فهو مُتَّصِل بالبَرِّ، ويمتاز جوُّها بالرطوبة، ويوجد فيها حيوانات كثيرة، مثل الأسد، ووحيد القرن، والثور، والطاوس، والطيور الضخمة ذات البيض الكبير كالبطريق، ويذكر أيضاً أنَّ الانتقال من الشمال إلى الشرق في مملكة تيوجي قد يستغرق ستين يومًا بالخيل حتى تصل إلى مملكة آنسي[2].

وبناءً على ما ذكره فان يه، فقد تكون المنطقة التي أشار إليها هي هرمز، التي لها مضيق تُعرَف اليوم باسمها. وفي هذا السياق، يذكر المؤرخ زانج Zhang أنَّ الصينيين هم الذين فتحوا طريق الحرير بَرًّا من شرق آسيا إلى غرب آسيا، في حين فتحها العرب بحرًا من البحر الأحمر وبحر الهند عبر شبه الجزيرة الهندية وشبه جزيرة الملايو إلى جنوب الصين [3] .

وممّا يُؤكِّد صِحَّة ما سبق، محاولة الصين فتح الطرق التجارية القديمة مع العالَم في عهد أُسرة هان الشرقية Eastern Han Dynasty 東漢 (25-220م)[4]، إذ تمكَّن بان تشاو Ban Chao 班超[5] المُفوَّض العسكري للمناطق الغربية لأُسرة هان الشرقية، من إلحاق الهزيمة بدولة يانتشي Yanqi (Karasahr) 焉耆[6] حيث قال هان: "... قدَّمت خمسون دولة ونيِّف رهائنها للصين اعترافًا لها بالسيادة، وكان من بين تلك الدول دولتا تيوجي..." (يُقصَد بها العرب)

---

(1) يه، فان: المُؤرِّخ الصيني المشهور للأُسر الشمالية والجنوبية، ومُؤلِّف كتاب أُسرة هان الأخيرة، تُوفِّي عام 445م. ينظر: شان، التجارة، ص11.

(2) يه، فان، أُسرة هان الأخيرة، تراجم البلدان الغربية، دار نشر الكتب الصينية، بكين: 1962م، ص3358. نقلًا عن: شان، التجارة، ص12.

(3) Jun-Yan, Zhang. Relation between China and the Arabs in Early Times. The Journal of Oman Studies, 1983, 91-109.

(4) أسرة هان الشرقية (25-220م): هي الشق الثاني من ثاني الإمبراطوريات في تاريخ الصين، تأسَّست على يد ليو شي، وسقطت عام 220م. للاستزادة، ينظر: تشنغ تان جينغ، ووزي، قاموس التاريخ الصيني، ص860.

(5) **بان تشاوا:** جنرال عسكري، ومُستكشِف، ودبلوماسي، ومُؤرِّخ صيني من أُسرة فقيرة، عمل في بداية حياته كاتب نسخ في الحكومة، ثمَّ استقال من منصبه، وانتقل إلى العاصمة مع والدته. كان طموحًا، وقد اختير لمرافقة ضبّاط الأركان في المناطق الغربية. للاستزادة، ينظر:
De Crespigny, Rafe. A Biographical Dictionary of Later Han to the Three Kingdoms (23–220 AD). Leiden: Brill. 2007, p. 4–5.

(6) **يانتشي**: دولة قديمة تقع على طريق الحرير، وهي اليوم جزء من محافظة يانشي. كانت ذاتية الحكم لقومية هوي في شينجيانغ بشمال غرب الصين. تشنغ تان جينغ، ووزي. ينظر: قاموس التاريخ الصيني، م1، ص2613.

وآنشي[1] على بُعْد أربعين ألف لي من الصين، وكانت تبعث هدايا مع مجموعة من المُترجِمين على اختلاف لغاتهم، تحت مُسمّى الاتاوة ..." ومن المُرجَّح أنَّ الباحث فان تشو هو أوَّل مَنْ تطرَّق إلى التواصل الصيني العربي بحسب ما جاء في مصادر التأريخ الصينية[2].

يَتَّضِح ممّا سبق أن من بعض الأساليب التي انتهجتها الصين في تعاملاتها مع الدول؛ التي كانوا يسعون للسيطرة عليها؛ أنها فرضت على بعض الدول أنْ تدفع إليها عدد من الرهائن، للاعتراف بسيادتها، والانصياع لِما تطلبه الصين منها بخصوص إمبراطورية هان الشرقية، وكذلك دعم الإمبراطورية الصينية بالجند، وتزويدها بالغذاء. ومن هذه الأساليب أيضًا قبول الهدايا التي يحملها المُترجِمون من الدول التي تبعد كثيرًا عن الصين، والتي لا يترتَّب عليها أيَّة مهام والتزامات تجاه أُسرة هان الشرقية. وفي هذا الصدد، ذكر الباحث فان تشو أنَّ هذه العلاقة بالصين لا تعني التدخُّل في شؤون تلك الدول؛ إذ تتمتَّع كلٌّ منها باستقلاليتها وإدارة شؤونها. وأضاف بأنَّ الهدايا ما هي إلّا نوع من الاتصال الدبلوماسي والتبادل التجاري بين هذه الدول والصين. أمّا الاتاوة فتشير إلى طبيعة العلاقة التي تربط تلك الدول بالصين، وتعني التزامها بنظام التبعية والخضوع للإمبراطورية. وبحسب ما ورد في كتاب أُسرة هان، فإنَّ تيوجي (يُقصَد بها العرب) كان لها علاقات مع الصين تقوم على مبدأ الدبلوماسية والمصالح التجارية المشتركة؛ بسبب التباعد الجغرافي بينهما، وتزايد المخاطر التي تحيط بالطريق الواصل بينهما[3].

هذا، وقد جاء ذكر منطقة بحر فارس في نص صيني في معرض الحديث عن الوفد الذي أرسله بان تشاوا المُفوَّض العسكري للمناطق الغربية لأُسرة هان الشرقية إلى داتشين Da Qin (Great Qin) 大秦 [4] برئاسة قان ينغ[5]، حيث وصل في البداية إلى تيوجي في عهد

---

(1) آنشي: تُعرَف عند الصينيين بالأرساكسية؛ وهي إحدى الأُسر الحاكمة في تاريخ فارس. تشنغ تان جينغ، ووزي. ينظر: قاموس التاريخ الصيني، م 1، ص 1129.

(2) هان، العلاقات، ص15. ينظر المصدر الصيني: فان يي، كتاب هان الشرقية، شركة زونغوا، ط2، 1973م، ج4، الفصل 88، ص2910. (سيشار إليه لاحقًا بـ: فان يي، كتاب هان الشرقية): هو كتاب التاريخ الصيني الذي يعرض تاريخ أُسرة هان الشرقية من عام 6 م إلى عام 189م. وقد جمع الكتاب فان يي وآخرون في القرن الخامس. ينظر: مقدمة التحقيق لكتاب هان الشرقية، ج1، ص1-2.

(3) هان، العلاقات، ص15.

Pollard, Elizabeth; Rosenberg, Clifford; Tignor, Robert). Worlds Together Worlds Apart. Beginning Through the 15th Century, concise ed, W. W. Norton & Company. New York City: 2015.p.238.

https://www.britannica.com/biography/Wudi-emperor-of-Han-dynasty

(4) **داتشين:** اسم أطلقه المُؤرّخون الصينيون على دولة الرومان الشرقية (الدولة البيزنطية)، وشمل الممالك التي كانت تحت حكم الروم على سواحل البحر الأبيض المتوسط، مثل: الشام، وفلسطين، ومصر.

(5) **قان ينغ:** قائد الرحلة التي ذهبت إلى الغرب، ووصلت إلى آنشي (بلاد فارس)، بناءً على طلب بان تشاوا، وهدفت إلى جمع المعلومات عن المناطق الغربية من الإمبراطورية الصينية. ينظر: فهمي هويدي، المسلمون في الصين، دار البشير،2020م، ص55؛ لمزيد من المعلومات عن أقدم الاتصالات الصينية مع

الامبراطور يونغ وي Yonghui 永徽 (650-655م)[1]، ولمّا اقترب من البحر (بحر فارس) أراد أنْ يعبره، فقال له ملّاحو الحدود الغربية آنشي (أيْ أدلاء الفُرْس) أن البحر شاسع عظيم، قد يعبره الذاهب والقادم في غضون ثلاثة أشهر في حالة هبوب رياح مواتية، وقد يُعبَر في غضون سنتين في حالة هبوب رياح غير مواتية. لذلك، ذكروا له ايضاً أن كل مَنْ أراد عبوره عليه أن يجهَز لنفسه مؤونة تكفيه ثلاث سنين، وأن في البحر شيء ما يحمل المرء في شوق إلى وطنه، ولهذا السبب مات كثيرون. بعد سماع هذه التحذيرات ترك قان ينغ العبور [2]ولم يتمكن هذا الوفد من الوصول إلى داتشين (الدولة الرومانية الشرقية/الدولة البيزنطية)[3].

إذن، يَتَّضِح من النص السابق أنَّ ملّاحي الفُرْس أرادوا ثني الوفد الصيني عن عبور بحر فارس لأسباب عِدَّة، أبرزها: إحكام السيطرة على الوساطة التجارية بين الصين والدولة الرومانية، وبخاصة تجارة الحرير. ورُبَّما كان هدفهم من ذلك هو إرشاد الوفد إلى الطريق البَرّي الذي يمرُّ ببلاد الرافدين، ويصل سوريا والدولة الرومانية عبر بلاد فارس.

وممّا يُؤكِّد صِحَّة ذلك، ما ورد في كتاب هان تشو أن ملك داتشين (الدولة البيزنطية)[4] كان يرغب دائمًا في إرسال رُسُل إلى أُسرة هان، غير أنَّ أنشي (أيْ أدلاء الفُرْس) رغبت أنْ تُتاجِر مع داتشين بالمنسوجات الحريرية الصينية ذات الألوان المختلفة، فأعاقت ذلك حتى لا تستطيع رُسُل داتشين الوصول إلى بلاط أسرة هان[5].

وبذلك، فإنَّ أنشي (أيْ أدلاء الفُرْس) شعروا بالتهديد من فقدان تحكُّمهم في مفاصل التجارة، فعوَّقوا إيفاد الرُسُل إلى الصين؛ بُغْيَةَ السيطرة على حركة التجارة بين العرب والصين من جهة، وبين الصين والرومان من جهة أُخرى.

أما رُسُل تيوجي (العرب) إلى الصين فكان وصولهم بعد وصول قان ينغ نيه إلى تيوجي بنحو ثلاث وعشرين سنة؛ حيث ورد في سجلّات الاستدراكات[6] أنه في العام الأوَّل من

العرب، ووصول قان ينغ إلى تياوتشي، ينظر: قوه ينغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ترجمة: تشانغ جيا مين، الباب الثاني الاتصالات الودية بين الصين وبلاد العرب، في الرابط التالي:
http://www.chinatoday.com.cn/Arabic/a205/d2.htm

(1) **يونغ وي:** أحد أباطرة الصين الذين ينتمون إلى أُسرة تانغ الثانية. ويعتقد المُؤرّخون الصينيون أنَّ الاسلام قد دخل الصين في حكم هذا الإمبراطور. ينظر: وانغ لنغ قوي، القصة الكاملة للإسلام في الصين، ترجمة: رشا كمال وآخرون، ط1، أطلس للنشر والتوزيع، الجيزة: 2015م، ص114.

(2) فان يي، كتاب هان الشرقية، ج10، ص2918. نقلًا عن: هان، العلاقات، ص16.

(3) Hirth, Friedrich. China And The Roman Orient: Researches Into Their Ancient And Mediaeval Relations As Represented In Old Chinese Records. New York : Argonaut, Inc:1966. P, 13.

(4) هان، العلاقات، ص16.

(5) كتاب هان الشرقية، ج10، ص2920.

(6) سجلّات الاستدراكات: أُطروحات تاريخية صينية، جمعها الباحث وانغ جا (390م).

عهد الإمبراطور أن هان An of Han 漢安帝[1]؛ أيْ عام 120م، جاء رُسُل تيوجي لتقديم هدايا فريدة، منها طير يُسمّى جي كيو، ويبلغ طوله سبع تشيات Chi 尺[2]، ووذكروا بمبالغة واضحة أنه يفهم ما يقول الإنسان[3]. وهذه الاتصالات والهدايا تشير الى وجود اتصال بين العرب والصين عام 120م، تضمَّن إرسال العرب إلى الصين هدية مُميَّزة، هي طائر الببغاء[4].

وقد جاء ذكر عُمان في نصوص صينية ضمن كتاب أُسرة هان الأخيرة Later Han 后汉 (947-951م) بأنه إذا قطع المرء من آنشي باتجاه الغرب مسافة (3400 لي) يصل إلى أمان (عُمان)، ثمَّ يتابع المسير من أمان باتجاه الغرب لمسافة (3600 لي) يصل إلى دولة سيبيين[5]. وهذه لم تكن أوَّل إشارة إلى عُمان في السجلّات؛ إذ ورد ذكرها في كتاب (الطواف حول البحر الأرتيري) (50-60 م)[6] باسم (Ommana)، حيث وصفها مُؤلِّف الكتاب بأنَّها بلدة تجارية فيها سوق، وقال إنَّ السفن الضخمة كانت تُبحِر من بريجازا(Barygaza) في الهند مُحمَّلةً بالأخشاب والصندل والنحاس، ومنها أيضاً تتوجَّه السفن إلى الهند[7].

وقبيل الاسلام، أصبحت الموانئ اليمنية والعُمانية تُمثِّل أهم المراكز والمحطّات التجارية في الشرق الأقصى، وممّا يُؤكِّد ذلك، إنشاء أحد ملوك شبوة ميناء في منطقة ظفار، عُرِف باسم ميناء سمهر أو سمهرم، وغدا ميناءً مُهِمًّا، تُبحِر منه السفن التجارية إلى الشرق الأقصى. ويبدو أنَّ موانئ شبه الجزيرة العربية قد استفادت من الصراع الاقتصادي المحموم بين الساسانيين والبيزنطيين حين تمكَّن الساسانيون من تضييق نطاق تجارة البيزنطيين وتحجيمها بأنْ نقلوا تجارة

---

(1) **أن دي:** هو خامس الأباطرة من أُسرة هان الشرقية، حكم الصين من عام 106م إلى عام 125م. تشنغ تان جينغ، ووزي. ينظر: قاموس التاريخ الصيني، ج1، ص862. نقلاً عن: هان، العلاقات، ص17.

(2) **تشيات:** وحدة طول تُعادِل ثلاثة أمتار. ينظر: المرجع نفسه، ص17.

(3) نفسه، ص17.

(4) المرجع نفسه نقلا عن: وانغ جا (ت390م). سجل الاستدراكات . ط2، شركة كتاب زونغوا: 1976م، ص45.

(5) فاني يه، هان الأخيرة، دولة آشي، 4/88. نقلًا عن: كتاب مجموعة من الباحثين، مختارات من الكتب التاريخية الصينية حول الاتصالات الودية مع عُمان في التاريخ، بكين: السفارة العُمانية بالصين: 2006م، ص13. (سيشار إليه لاحقًا بـ: الباحثين، مختارات).

(6) مُؤلِّف هذا الكتاب ملّاح يوناني مجهول؛ وهو كُتيِّب يقع في (28) صفحة، ويتألَّف من (66) فقرة، كلٌّ منها تتناول ميناءً أو مركزًا تجاريًّا على الشريط الساحلي، الذي يبدأ برأس البحر الأحمر، وينتهي بشواطئ الهند، وشواطئ الجزيرة العربية. وقد تحدَّث الكتاب عن أحوال الملاحة والموانئ والسلع على سواحل البحر الأحمر، والمحيط الهندي، ومن المُرجَّح أنَّ تاريخه يعود إلى منتصف القرن الأوَّل للميلاد. https://www.worldhistory.org/Periplus_of_the_Erythraean_Sea

(7) The Periplus of the Erythraean Sea. Translated and edited by G. W. B. Hunting ford. London: Hakluyt Society, 1980,P 36.

ينظر: كرار. جعفر. العلاقات التاريخية بين شبه الجزيرة العربية والصين منذ ظهور الإسلام وحتى أوائل القرن العشرين. مجلّة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ع92، جامعة الكويت، الكويت، ص131. (سيشار إليه لاحقًا بـ: كرار، العلاقات).

الصين والهند وسيلان إلى بحر فارس، حيث كانت البضائع تمرُّ بصحار، والبحرين، والأُبُلَّة في العراق، ومنها إلى الشام حيث تباع للبيزنطيين، ولا سيَّما الحرير الصيني الذي فُتِن به البيزنطيون[1].

أما بالنسبة للعلاقات التجارية بين الصين ومدينة الحيرة (في العراق) فقد أشارت مصادر صينية الى أنها استمرَّت على مدار عقود من حكم أُسرة هان؛ إذ رجَّح هرث (Hirth) أنه بحلول عام 200م، ونهاية حكم أُسرة هان عام 220م، شهدت مدينة الحيرة حركة تجارية دؤوبة مع الصين، وذكر أنَّ هذه المدينة المزدهرة جاء ذكرها في أكثر من موقع في كتاب تاريخ أُسرة هان الأخيرة باسم (Yu –lo). واعتقد هرث [2] بعد تتبُّعه الطرق التجارية بين الصين وآسيا الغربية من المصادر الصينية بأنَّ مناطق شبه الجزيرة العربية كانت جزءًا من طرق التجارة بين الصين ومنطقة غرب آسيا في الزمن القديم، وتحديدًا الطريق بين الصين وسوريا، وأشار إلى أنَّ هذا الطريق يبدأ بالصين، وينتهي في آسيا الوسطى بَرًّا، ومنه يصل إلى مدينة الحيرة، ثمَّ مدخل نهر الفرات على بحر فارس، ثمَّ يصل بحرًا إلى المحيط الهندي والبحر الأحمر.

وبالمثل، فقد أكَّدت المصادر العربية أنَّ السفن الصينية وصلت موانئ بحر فارس قبل ظهور الإسلام، إذ ذكر المسعودي في كتابه مروج الذهب، أن نهر الفرات كان لأكثر من مائة سنة ينتهي إلى بلاد الحيرة، وهو يعرف بالعتيق، وذكر أيضاً أن سفن الصين والهند كانت تصل إلى ملوك الحيرة [3]. تؤكد هذه الاشارة على البُعْد التاريخي وعلى رسوخ العلاقات الصينية العربية قبل الإسلام، ويدل على نشاط الحركة التجارية المباشرة بين الصين وبلاد العرب في الجزيرة العربية آنذاك. وقد رجَّح كرار أنَّ وصول السفن الصينية إلى مدينة الحيرة كان في القرن الخامس الميلادي [4]، حيث يذكر أنه في هذا القرن تحديدًا، كانت مدينة الحيرة في أوج ازدهارها الاقتصادي. ومن المُحتمَل أنَّ النشاط التجاري بين الصين والعرب بدأ قبل ذلك بكثير، وأنَّ الخبر الذي أورده المسعودي شمل فقط الحقبة التي لم تُشِر إليها مصادر التأريخ الصينية.

وكذلك نجد لمحة عن العلاقات العربية الصينية في كتاب أحمد بن محمد عبد ربه الأندلسي الموسوم بـ (العقد الفريد) (ت: 940هـ/ 1533م)؛ إذ ذكر فيه أنَّ النعمان بن المنذر قَدِم

---

(1) Hourani, George. Arab Seafaring: In the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times. Octagon book, New York:1975. P, 100.

(2) Hirth, China, p. 169.

(3) المسعودي، الحسن بن علي. مروج الذهب ومعادن الجوهر. تحرير: كمال حسن مرعي، ط1، المكتبة العصرية، بيروت: 2005م، ص81. (سيشار إليه لاحقًا بـ: المسعودي، مروج الذهب).

(4) كرار، العلاقات، ص133.

على كسرى الفرس، وكان عنده وفود الروم والهند والصين[1]، ولا شكَّ أنَّ الإشارة إلى وفد الصين في مقولة النعمان هي دليل آخر يُؤكِّد حضور الصين وتواصلها مع العرب عن طريق الفُرْس.

والحقيقة أنَّ العرب عملوا وسطاء في نقل السلع التجارية بين الشرق والغرب قبل الاسلام، وكان لسكان جنوب الجزيرة العربية دور بارز في هذا المجال؛ نظرًا إلى معرفتهم بتواريخ الرياح الموسمية، ما جعلهم أهلًا لخوض غمار التجارة البحرية في تلك الحقبة التي شهدت غيابًا واضحًا للرومان البيزنطيين الذين لم يحيطوا بها علمًا [2].

وما إنْ بزغ فجر الإسلام، حتى قويت شوكة العرب، وبلغوا أوج قوَّتهم؛ ما مكَّنهم من دحر الجيوش الفارسية والبيزنطية، ونشر الإسلام في بلاد فارس والشام، حتى وصلت جحافل المسلمين إلى أسوار الصين، وألقت الرعب في أفئدة الأباطرة الصينين الذين سارعوا إلى مهادنة المسلمين، ومخاطبة وُدِّهم، وإقامة علاقات دبلوماسية معهم [3] .

وفي واقع الحال، فإنَّ التطرُّق إلى تاريخ العلاقات العُمانية الصينية، عبر طريق الحرير البحري، ليس بالأمر الهيِّن السَلِسَ؛ نظرًا إلى ندرة المصادر التي أرَّخت لتلك العلاقات آنذاك. ولم تألُ الباحثة جُهْدًا في توثيق هذه الحقبة المُهِمَّة بالرجوع إلى ما توافر من مراجع عربية وصينية وأجنبية أخرى، عرضت شذرات مُتفرِّقة عن الموضوع من هنا وهناك. ولهذا كان الاعتماد أساسًا على ما جاء من إشارات في كتب السجلّات الرسمية، وكتب الرحّالة والتجّار الصينيين، والعرب على حد السواء، وكذلك المكتشفات الأثرية في عمان، التي أكدت وجود علاقات تجارية مع الصين، إلى جانب بعض المعلومات التي زوَّدتنا بها المصادر الجغرافية العربية الإسلامية.

---

(1) ابن عبد ربه، أحمد بن محمد الاندلسي. العقد الفريد. تح: محمد سعيد العريان. ج1،مطبعة الاستقامة، القاهرة:1953م، ص 229.

(2) سلطان، فتحي طارق. العرب والصين في القرون الوسطى: دراسة حضارية، مطبعة الموصل، الموصل: 2005م، ص161. (سيشار إليه لاحقًا: سلطان، العرب).

(3) السامر، فيصل. الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، ط1، دار الطليعة، (د.ت.ن)، ص109. (سيشار إليه لاحقًا بـ: السامر، الأصول).

الفصل الأول

الطرق والموانئ البحرية بين عُمان والصين

من القرن 2-9هـ / 8-15م

1.1 الطرق البحرية بين عُمان والصين ومخاطرها

2.1 موانئ الطريق البحري بين عمان والصين

1.1 الطرق البحرية بين عُمان والصين ومخاطرها:

مثَّلت العلاقات العُمانية الصينية أُنموذجًا للتفاعل بين ثقافتين مختلفتين، هما: الثقافة العربية الإسلامية العُمانية، والثقافة الصينية الكونفوشية (Confucianism) (儒家) التي تستند إلى تعاليم الفيلسوف الصيني كونفوشيوس (Confucius) (孔夫子) (551-479ق.م) وأتباعه، وتحوي تقاليد عديدة من الفلسفة الصينية، والدين الإنساني أو العقلاني، وطريقة الحكم، وأسلوب الحياة [(1)].

وقد استمرَّت وشائج هذا التفاعل الثقافي، وامتدَّت أكثر من ألفي عام؛ نظرًا إلى وجود طرق الحرير البَرِّية والبحرية التي أدَّت دورًا فاعلًا في تبادل الرُّسُل والبعثات بين البلدين. وكذلك تطوُّر مناحي التبادل التجاري، وتلاقح الحضارات بين الجانبين، وإسهام عدد من الأُمم في تطوير العلاقات التجارية اعتمادًا على طريق الحرير البحري، وبخاصة الصينيون القدماء، والفُرْس، والعرب، والهنود، والماليزيون.

تستند موضوعات هذا الفصل على قراءات مُتأنِّية، وتحليلات مُتعدِّدة، ودلائل عديدة جُمِعت من مصادر منشورة وغير منشورة، فضلًا عن شواهد أثرية في المواقع والمتاحف. ويُمكِن إجمال ذلك كله فيما يأتي:

- المعلومات التي ورد ذكرها في مصادر أوَّلية، مثل مُدوَّنات الرَّحّالة والجغرافيين المسلمين والصينيين. وكذلك الدراسات الحديثة باللغة العربية، واللغة الصينية، وغيرهما من اللغات، وقد تم مُقارَنتها.
- نتائج الدراسة الميدانية للآثار الصينية المعروضة في المتاحف، مثل متحف أرض اللُّبان في مدينة البليد؛ إذ اكتُشِفت هذه الآثار في عُمان وفق التقارير الصادرة عنها والمنشورة ضمن دوريات محكمة، وتهدف دراسة هذا الفصل إلى الإجابة عن ثلاثة أسئلة مركزية، فهي كالآتي:
- هل يُمكِن تحديد خَطِّ سَيْر هذا الطريق والطرق البحرية المُتفرِّعة منه؟ وهل أمكن تعرُّف المسافات والمُدد الزمنية التي كانت تستغرقها السفن عند إبحارها في هذا الطريق؟

(1) Nylan, Michael (1 October 2008). The Five "Confucian" Classics. Yale University Press 2008, p. 23.
تطوَّرت الكونفوشية إلى ديانة سنة 195ق.م تقريبًا. لمزيد من التفاصيل، ينظر: نيدهام، جوزيف. موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين، ترجمة: محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر: 1995م، ص135-146. (سيشار إليه لاحقًا: نيدهام، موجز).

- ما أنواع المخاطر التي تعرَّض لها التُّجّار والبَحّارة في هذا الطريق وتفرُّعاته؟ وما مُسبِّباتها المختلفة؟
- كيف أسهمت الموانئ في تطوير الطريق البحري بين عُمان والصين، وتنشيط الحركة التجارية بينهما؟ وما مزايا هذه الموانئ؟

والحقيقة أنَّ طرح هذه الأسئلة، والبحث عن إجابة لها، تطلَّب تحليل كَمٍّ كبير من المعلومات ذات الصلة بموضوع الدراسة، وتقييمها، وتصنيفها في عناوين مُحدَّدة أُخرى، ودراستها بناءً على الظروف والأحوال التاريخية التي كانت سائدة في عُمان والصين ضمن الحدود الزمنية للدراسة.

1.1.1 الطريق البحري في كتابات الجغرافيين العرب:

تناولت المصادر العربية الطريق البحري الرابط بين عُمان وبلاد الصين باهتمام كبير؛ ذلك أنَّه كان يُعَدُّ شريان التجارة العالمية آنذاك، ولكنَّ المُلاحَظ هو وجود تباين واضح في وصف هذا الطريق، مَرَدُّهُ إلى التباعد بين كتابات المُؤرِّخين، وتغيُّر الظروف والأحوال الطبيعية والسياسية؛ ما أوجب التغيير في خريطة الطريق من حين إلى آخر. وقد يُعْزى ذلك أيضًا إلى وصف بعض الكُتّاب طريقًا دون آخر؛ إذ من المعلوم أنَّ الطريق إلى الصين يمرُّ بمسارات بحرية مُتعدِّدة، منها ما يكون بالإبحار على طول الطريق الموازي للسواحل، ومنها ما يكون بالإبحار وسط البحر بعيدًا عن السواحل؛ اختصارًا للمسافة، وتجنُّبًا لقراصنة البحر.

وفي سياق مُتَّصِل، شهدت موانئ شبة الجزيرة العربية حركة تجارية دؤوبة مع الموانئ الصينية، وهو ما أشارت إليه المصادر الجغرافية العربية التي تُعْنى بالعلاقات البحرية بين الخليج العربي والصين، وبخاصة تلك التي تعود إلى القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي؛ أيْ قُبَيْل تشكُّل ملامح الجغرافيا الوصفية. قال ابن رستة في ذلك: **"... والبحر الذي يركبون منه من البصرة إلى الصين بحر واحد، وماء واحد، مُتَّصِل إلى الصين والهند، ويزعمون أنَّها سبعة أبحر من البصرة إلى الصين... ولكل بحر عندهم حَدٌّ وعلامة... وأنَّ لكل واحد منها مَدًّا وجَزْرًا، إلّا أنَّ مَدَّ بعضها أظهر وأبين، ومَدَّ بعضها أخفى وأقل..."**[(1)]. أمّا ابن خرداذبة [(2)] فأشار إلى دور يهود

---

(1) ابن رستة، أبو علي أحمد بن عمر. الأعلاق النفيسة. دار الكتب العلمية، بيروت: 1998م، ص84. (سيشار إليه لاحقًا بـ: ابن رستة، الأعلاق).

(2) ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله. المسالك والممالك. دار صادر، بيروت: 1889م. ص 153. (سيشار إليه لاحقًا بـ: ابن خرداذبة، المسالك).

الرذانية[1] الفاعل في التجارة الصينية مع العرب، مُبيِّنًا أنَّهم كانوا يتحدَّثون العربية، والفارسية، والرومية، والإفرنجية، وأنَّهم كانوا يسافرون من المشرق إلى المغرب .

يُعَدُّ سليمان التاجر من أبرز الرَّحّالة المسلمين الذين قصدوا الصين للتجارة؛ إذ سافر إليها عام 236هـ/850م تقريبًا، وهو ما أشار إليه أبو زيد السيرافي الذي لم يكن من الجغرافيين والرَّحّالة، وإنَّما كان مُهتَمًّا بأخبار الرحلات، وتدوينها، وترتيبها، وقد عمل عبد الله الحبشي[2] على تحقيق رحلة سليمان التاجر هذه إلى الصين.

وبالمثل، أشار الحبشي [3] إلى رَحّالة عربي آخر اسمه ابن وهب القرشي[4]، الذي كان من أثرياء البصرة، وخرج منها حين سقطت في أيدي ثُوّار الزنج [5] عام 257هـ/870م، مُبيِّنًا أنَّه سافر برحلة طويلة من سيراف إلى الصين، وتمكَّن من الوصول إلى مدينة خمدان .

أمّا إغناطيوس كراتشكوفسكي[6] (Ignati Krachkovski) مُؤلِّف كتاب (تاريخ الأدب الجغرافي العربي) فذكر أنَّ بعض كبار العلماء المُتخصِّصين في القضايا الصينية (Sinologists)، أمثال يول (Yule) وپليو (Pelliot)، قد شكَّكوا في نسبة الرحلة إلى سليمان التاجر، قائلين بأنَّها لعربي زار الهند. ولكنَّ كراتشكوفسكي ذكر - في الوقت نفسه- أنَّ فيران[7] (Ferrand)قد لفت الأنظار إلى أنَّ ابن الفقيه نسب هذه الرحلة صراحةً إلى سليمان

(1) ذكر ابن خرداذبة في كتابه (المسالك والممالك) أنَّ اليهود الرذانية كانوا يتكلَّمون العربية، والفارسية، والإفرنجية، والأندلسية، والصقلية، ويسافرون من الشرق بَرًّا وبحرًا، حيث يجلبون من الغرب الخدم، والجواري، والغلمان، والديباج، وجلود الخز، والفراء، والسمور، والسيوف. ابن خرداذبة، المسالك، ص154. لتعرُّف المزيد عن أصل اسم (الرذانية)، ينظر:
Asadov, Farda, “Reinstatement of the Long-Distance International Trade after the Arab Conquest: Khazar-Arab Partnership on Silk Road in IX-X Centuries.” Acta Via Serica 1: 33-50. 2016. P. 42.

(2) السيرافي، أبو زيد الحسن. رحلة السيرافي. تحقيق: عبد الله الحبشي. ط1، المجمع الثقافي، أبوظبي: 1999م، ص7. (سيشار إليه لاحقًا: السيرافي، رحلة).

(3) السيرافي، رحلة، ص60-61.

(4) ابن وهب القرشي: من ولد هبار بن الأسود، وهو ابن وهب من ذوي الثروة والجاه في العراق. ترك مدينة البصرة حين خرَّبها الزنج عام 255هـ/869م، ونظَّم رحلة إلى الصين عام 256هـ/870م؛ بأنْ خرج من ميناء سيراف على مركب هندي، وساح طويلًا في الهند حتى وصل الصين.. ينظر: حسن، زكي محمد. الرحالة المسلمون في العصور الوسطى. (د. ط)، مؤسسة هنداوي، القاهرة: 2013م، ص17. (سيشار إليه لاحقًا: حسن، الرحالة).

(5) ثورة الزنج: ثورة العبيد في البصرة وما حولها ضد أسيادهم عام 255هـ/869م، بقيادة علي بن محمد مدعي النسب، للمطالبة بتحسين أحوال العبيد، وواقعهم، مستغلين ضعف الخلافة العباسية واضطرابها. ينظر: السامر، فيصل. ثورة الزنج. ط2، دار الثقافة، دمشق: 2000م، ص70. (سيشار إليه لاحقًا: السامر، ثورة).

(6) كراتشكوفسكي. تاريخ الأدب الجغرافي، القسم الأوَّل، ترجمة: صلاح الدين عثمان هاشم، لجنة التأليف والترجمة والنشر، الإدارة الثقافية في جامعة الدول العربية (ب.ت). ص141. (سيشار إليه لاحقًا: كراتشكوفسكي، تاريخ).

(7) أي الفرنسي غابرييل فيران. ينظر:

التاجر. وقد خَلُصَ كراتشكوفسكي إلى أنَّ ما قاله ابن الفقيه بهذا الخصوص هو الدارج، حتى بعد مُضِيِّ خمسين عامًا على وفاته(1).

وبالرغم من ذلك، فإنَّه لا يُعرَف الكثير عن حياة سليمان التاجر، وعن رحلته التي كانت غالبًا عام 236هـ/850م لغرض المتاجرة، وهذا ما أكَّده المُستشرِق الفرنسي جول ڤيرن (Jules Verne) (1828-1905م)(2) بقوله: "... أنَّ خير مثال للتُّجّار العرب والفُرْس الذين توجَّهوا إلى الصين..." (3). وفيما يختصُّ بتأريخ الرحلة وترتيبها فكان على يد أبي زيد السيرافي الذي تُوفِّي عام 330هـ/941م تقريبًا(4)، والتقى بالمُؤرِّخ المسعودي عام 339هـ/951م(5)، وأخذ عنه أيضًا قصة رحلة ابن وهب القرشي، الذي وصل الصين بحرًا بعد ثورة الزنج(6)، في البصرة.

واللافت أنَّ قصص سليمان التاجر وابن وهب القرشي قد دُوِّنت في القرن العاشر الميلادي على يد أبي زيد السيرافي، وأنَّ هذا الإرث العلمي قد حظي باهتمام العديد من العلماء الذين عملوا على دراسته وتحليله؛ إذ تُرجِم إلى الفرنسية عام 1718م، وتناوله بالدراسة المُؤرِّخ جوزيف رينو (Joseph Renaud) (1795-1867م)، ثمَّ درسه فيران Ferrandفي القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين الميلاديين، وهو مَنْ وضع أُسس دراسة رحلات العرب البحرية في المشرق.

Ferrand, Gabriel. Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs a l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles: Volume 2: Traduits, revus et annotés. Cambridge University Press. 2015.

(1) كراتشكوفسكي، تاريخ، ص142.

(2) المُستشرِق جول ڤيرن (Jules Verne) (1828-1905م): فرنسي مُتخصِّص في الملاحة البحرية في المحيط الهندي، له عدد من المُؤلَّفات في هذا المبحث، تُوفِّي عام 1905م. للاستزادة، ينظر: بدوي، عبد الرحمن. موسوعة المستشرقين. ط3، دار العلم، بيروت: 1993م، ص393. (سيشار إليه لاحقًا بـ: بدوي، موسوعة).

(3) كراتشكوفسكي، تاريخ، ص141.

(4) أبو زيد السيرافي: ابن عمر بن زيد بن محمد السيرافي، من أهل التحصيل والتميُّز، وهو رَحّالة عاش في القرن الرابع الهجر ي العاشر الميلادي، ويُنسَب إلى سيراف، وقد أضاف ذيلًا لكتاب (سلسلة التواريخ)، وللمزيد من التفاصيل في الفصل الثالث من الدراسة . السيرافي، أبو زيد. رحلة السيرافي. تحقيق: عبد الله الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 1999م. (سيشار إليه لاحقًا: السيرافي، رحلة، تحقيق الحبشي)؛ الإمام، محمد فاروق. معابر الحضارة الإسلامية إلى أوروبا. ط1، دار المأمون، عمّان: 2008م، ص102. (سيشار إليه لاحقًا: الإمام، معابر).

(5) المسعودي: علي بن الحسين بن علي، أبو الحسن المسعودي، من ذُرِّية عبد الله بن مسعود، مُؤرِّخ ورَحّالة وباحث من أهل بغداد. أقام بمصر مُدَّة من الزمن، وتُوفِّي فيها عام 346هـ/957م. من تصانيفه: مروج الذهب، وأخبار الزمان ومن أباده الحدثان؛ وهو يقع في ثلاثين مُجلَّدا، وقد بقي منه الجزء الأوَّل مخطوطًا، والتنبيه والإشراف، وأخبار الخوارج، وذخائر العلوم وما كان في سالف الدهور، والرسائل، والاستذكار بما مر في سالف الأعصار، وأخبار الأمم من العرب والعجم، وخزائن الملوك وسر العالمين، والمقالات في أصول الدينات، والبيان (في أسماء الأئمة)، والمسائل والعلل في المذاهب والملل، والإبانة عن أصول الديانة، وسر الحياة، والاستبصار (في الإمامة)، والسياحة المدينة (في السياسة والاجتماع). ينظر أيضًا: الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس (ت: 1396هـ/1976م). الأعلام. ج4، ط15، دار العلم للملايين، بيروت: 2002م، ص277. (سيشار إليه لاحقًا: الزركلي، الأعلام).

(6) السامر، ثورة، ص70..

لم يقتصر سليمان التاجر في وصف رحلته على ذكر مراحلها، وتقدير مسافة كل مرحلة منها بالأيام والفراسخ أحيانًا، وإنَّما قدَّم وصفًا دقيقًا للسواحل، والجُزُر، والموانئ المختلفة، والمدن وسُكّانها، والمحاصيل، والمُنتَجات، وسِلَع التجارة. وقد أكَّد كراتشكوفسكي أنَّ ما أورده سليمان التاجر من معلومات عن مدينة كانتون كان مُفصَّلًا ودقيقًا[1].

تجدر الإشارة إلى أنَّ سليمان التاجر قد أسهب في وصف رحلته وأحداثها ومجرياتها؛ إذ لم يكتفِ بذكر مراحل رحلته، أو ما يُعرَف باليونانية باسم بريبلوس[2] (Periplous)، وإنَّما حرص على تقدير المسافات بالأيام غالبًا، وبالفراسخ أحيانًا، حتى إنَّه ترك لنا وصفًا للسواحل، والجُزُر، والموانئ، والمدن، والسُّكّان، والمُنتَجات، والسِّلَع التجارية، فضلًا عن وصفه الدقيق المُفصَّل لمدينة كانتون[3].

وقد سبق القول أنّ، فقد أبحر سليمان التاجر من سيراف على الساحل الجنوبي لبلاد فارس إلى مسقط على الساحل الشرقي للجزيرة العربية، ثمَّ إلى كولم ملي (Kollam Milly)[4] على

---

(1) كراتشكوفسكي، تاريخ، ج1، ص141.

(2) الكلمة ذات أصل لاتيني، ومعناها سجل الرحلة، وهي وثيقة مخطوطة دُوِّنت فيها الموانئ والمعالم الساحلية بالترتيب، وكذلك المسافات التقريبية التي يتوقَّعها القبطان على طول الشاطئ. وقد أُطلِق هذا اللفظ على كتب في الملاحة، وصف فيها اليونان سواحل البحار، مثل كتاب (بريبلوس المحيط الهندي) (hraean Sea). ينظر:

The Periplus of the Erythaean Sea: Travel and Trade in the Indian Ocean by a Merchant of the First Century, Longmans, Green and Co, New York, London, Bombay and Calcutta 1912.

ينظر نص هذا الكتاب في موقع اليونسكو على الرابط التالي:

periplusoferythr00schouoft.pdf
https://ia801602.us.archive.org/33/items/periplusoferythr00schouoft/periplusoferythr00schouoft.pdf

(3) كراتشكوفسكي، تاريخ، ج1، ص141.

(4) كولم ملي (كويلون سابقًا Quilon): جزيرة تقع في ولاية كيرلا (Kerala) الهندية، وقد ذكر الرَّحّالة والشاعر أبو دلف مسعر بن مهلهل الخزرجي الينبوعي (أحد رَحّالة القرن 4هـ/10م) أنَّه دخل كولم وما رأى فيها بيت عبادة ولا صنمًا، وأنَّه إذا مات مَلِكهم اختار أهلها مَلِكًا من الصين. وأضاف بأنَّه لا يوجد طب في الهند إلّا في هذه المدينة، وأنَّ عماراتهم عجيبة، وأساطين (أعمدة، أو دعامات) بيوتهم من خزر أصلاب السَّمَك، وأنَّهم لا يأكلون السَّمَك، ولا يذبحون الحيوان، ويأكلون المَيْتة، ويصنعون فيها غضائر تباع في بلادنا بوصفها صينية وهي ليست كذلك؛ لأنَّ طين الصين أشد صلابة من طين كولم، وأكثر صبرًا على تحمُّل النار. وأضاف قائلًا بأنَّ غضائر كولم لونها داكن، وغضائر الصين لونها أبيض، وأنَّه توجد لها ألوان أُخرى، وتوجد أيضًا غضائر شفّافة، وأُخرى غير شفّافة مصنوعة في بلاد فارس من الحصى والكلس القلعي والزجاج الذي يُعجَن على البوائن، وينفخ، ويعمل بالماسك، كما ينفخ الزجاج مثل الجامات وغيرها من الأواني. ومن هذه المدينة يُركَب إلى عُمان، وفيها راوند ضعيف العمل، والصيني أجود منه. وقد ذكر أبو دلف مسعر بن مهلهل أيضًا تفاصيل أُخرى، وحفظ مقتطفات من مادة زيارته إلى الصين والهند كلٌّ من: القزويني، والحموي، وإبن النديم. ينظر: القزويني، زكريا بن محمد بن محمود. آثار البلاد وأخبار العباد. دار صادر، بيروت: (ب.ت)، ص106. (سيشار إليه لاحقًا بـ: القزويني، آثار)؛ الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت: 626هـ/ 1229م). معجم البلدان. تحقيق: فريد عبد العزيز الجندي. دار الكتب العلمية، 5ج، بيروت: (ب.ت)، ص246-247. (سيشار إليه لاحقًا بـ: الحموي، معجم البلدان).

ساحل مليبار (Malabar)،[1] فمضيق بالك (Palk) الفاصل بين ولاية تاميل (Tamil) الهندية والجزء الشمالي من جزيرة سيلان (Ceylon) التي تُعرَف اليوم بسريلانكا، ومنه إلى خليج البنغال (Bey of Bengal)، وصولًا إلى جزيرة لنجبالوس[2]، ثمَّ إلى كلَّه بره[3] على ساحل الملايو الغربي، فجزيرة تيومان (Tioman)[4] التي تقع إلى الجنوب الغربي من ملقا (Malacca)، ومنها إلى رأس القديس يعقوب قرب سايجون (Saigon) التي تُعرَف اليوم بمدينة هو تشي منه (Ho Chi Minh) في فيتنام، ثمَّ إلى جزيرة هاينان (Hainan)، فالمضيق الذي يفصلها عن أرض الصين، وصولًا إلى ميناء خانفو [5].

وقد وصف ابن الفقيه (ت:340هـ/951م)، نقلًا عن سليمان التاجر، الطرق البحرية التي تصل المناطق العربية بجنوب شرق آسيا والصين، وتحدَّث عنها بشيء من التفصيل، مُبيِّنًا أنَّ السفن الصينية كانت تحطُّ رحالها في ميناء سيراف، ثمَّ تُحمَّل بالبضائع القادمة من البصرة وعُمان؛ نظرًا إلى كثرة الأمواج وتلاطمها في بحر فارس، وقِلَّة الماء في مواضع منه؛ ما يعني أنَّ المياه في ميناء سيراف كانت أكثر كثافةً وعمقًا مُقارَنةً بغيرها؛ ما جعل السفن الصينية تُفضِّل الرُّسُوَّ في هذا الميناء. وأضاف ابن الفقيه بأنَّه ما إنْ تنتهي عملية وضع الحمولة على ظهر السفينة حتى يبدأ البَحّارة بالذهاب إلى مسقط لأخذ حاجتهم من مياه الشرب، وقد أشار ابن الفقيه إلى أنَّ مسقط كانت تقع وقتئذٍ في آخر عُمان[6].

---

(1) تقع مليبار على الساحل الجنوبي الغربي لشبه القارَّة الهندية، ويبلغ امتداد ساحلها نحو (850) كم، وهو يقع على السهل الساحلي الضيِّق لكارناتاكا (Karnatak) وكيرلا (Kerala) بين سلسلة جبال غاتس الغربية (Western Ghats)، وبحر العرب، ويخدم منطقة واسعة من أرض الهند. للمزيد من التفاصيل عن مليبار، ينظر:

Mohammad, K.M. "Arab relations with Malabar Coast from 9th to 16th centuries" Proceedings of the Indian History Congress. Vol. 60 (1999), pp. 226–234

Gangadharan. M., The Land of Malabar: The Book of Barbosa (2000), Vol II, M.G. University, Kottayam, India.

(2) إحدى جُزُر نيكوبار (Nicobar) شرق خليج البنغال، وهي تقع في بحر الهند على الطريق الواصل بين الهند والصين، وقد ذكر ابن خرداذبة أنَّ أهلها عراة، وأنَّ طعامهم الموز والسَّمَك الطري والنارجيل، وأنَّ أموالهم الحديد، وأنَّهم يُجالِسون التُّجّار. ابن خرداذبة، المسالك، ص66. ذكر سوفاجيه في طبعة ربنو هذه الجزيرة باسم ليخ يالوس، وذكر دمشقي هذه الجزيرة باسم لنكاوس (نخبة الدهر)، ص 155، وذكرها ابن الفقيه باسم لنج. البلدان، ص 12.

(3) **فرضة (ميناء) في الهند:** وهي تقع منتصف الطريق بين عُمان والصين، وموقعها من المعمورة في طرف خط الاستواء. الحموي، معجم، ج 4، ص478. وقد ذكر الحموي بلدًا آخرَ هو كلاه، يقع في أقصى الهند، ويُجلَب منه العود. الحموي، معجم، ج 4، ص475.

(4) **تيومن أو تيومة:** إحدى جُزُر بحر الهند، وهي تمتاز بمياهها العذبة، وفيها العود الهندي والكافور، وتقع على الطريق التجاري بين الصين والهند. ابن خرداذبة، المسالك، ص68؛ ابن الفقيه، البلدان، ص67.

(5) اسم أطلقه المسلمون الذي زاروا الصين على ميناء غوانزو (Guǎngzhōu)، ويُسمّى أيضًا كانتون (Canton)، وهو الاسم الأكثر شهرة عالميًّا. وهذا الميناء هو أعظم موانئ الصين، وكان يتبع أيام الرَّحّالة الأوائل "لمَلِك مهاب له مملكة شامخة، وفيلة كثيرة، وأجناد، وأسلحة". الإدريسي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحمودي الحسيني الشريف (ت٥٦٠هـ/ ١١٦٥م). نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. 2ج، عالم الكتب، بيروت: 1989م، ج1، ص84. (سيشار إليه لاحقًا: الادريسي، نزهة).

(6) ابن الفقيه، البلدان، ص66-67. ينظر أيضًا: السيرافي، رحلة، ص25-26.

وممّا أورده ابن الفقيه بهذا الخصوص أنَّ أراضي بني الصفاق[1] وجزيرة ابن كاوان (البحرين) تقعان بين سيراف ومسقط، في حين يوجد جبل عُمان في الجهة الغربية، وأنَّ السفن التي تجتاز الجبال (يقصد جبل كسير وجبل عوير) [2] في هذه المنطقة تصل إلى صحار في عُمان، حيث يتزوَّد البَحّارة بالماء العذب من بئر فيها، ثمَّ تتوجَّه هذه السفن إلى كولم ملي في بلاد الهند التي فيها مَسْلَحَةٌ لبلاد الهند وماء عذب. وممّا قاله ابن الفقيه في وصف ذلك أنَّ ملي (Milly) من بلاد الهند، وبين مسقط وكولم ملي (Kollam-Milly) مسيرة شهر، وتنطلق السفن من كولم ملي إلى بحر الهركند[3] (Herkend)، فإذا جاوزوه صاروا في موضع يقال له كلَّه (جزيرة كلَّه) في مملكة الزابج (مملكة سبك (Sabak) الإندونيسية)[4]... ثمَّ تُخطَف إلى موضع يقال له تيومة[5]، بها ماء عذب، والمسافة إليها عشرة أيام، ثمَّ إلى موضع يقال له كندرنج[6] (Kandrang)، مسيرة عشرة أيام، بها ماء عذب... ثمَّ تُخطَف إلى موضع يقال له الصنف[7] (Sanf)، ثمَّ إلى موضع يقال له صندر فولات؛ وهي جزيرة في البحر، والمسيرة إليها عشرة أيام، ثمَّ إلى موضع يقال له صنج[8]، إلى أبواب الصين؛ وهي جبال في البحر، بين كل جبلين

---

(1) بطن ينتسب الى الصَّفّاق بن حجر بن بجير بن عمرو بن بكر بن أنمار بن قيس بن وقدان بن أخطب ابن أسيد. كان لهم عدد، ورياسة، وشرف بفارس. كحالة، عمر بن رضا بن محمد راغب بن عبد الغني. معجم قبائل العرب القديمة والحديثة. ج2، مؤسسة الرسالة، بيروت: 1994م، ص644. (سيشار إليه لاحقا: كحالة، معجم).

(2) لتعرُّف المزيد عن أصل اسم كسير واسم عوير، ينظر: السيرافي، رحلة، ص25، هامش 6.

(3) يقع على ساحل الهند الشرقي، وجزيرة سرنديب (Serendib)، وأقصى شرق خليج البنغال (Bengal).

(4) **كلَّة:** جزيرة من جُزُر الزابج (جاوة)، وهي - بلاد الصين، وبينهما مسيرة شهر في البحر، وأقلّ من ذلك إذا كانت الرياح مواتية. وهي مُنصِّف المسافة من الصين إلى أرض العرب، وفيها مجمع الأمتعة من الأعواد، والكافور، والصندل، والعاج، والرصاص القلعي، والأبنوس، والبقم، والأفاوية كلها، وغير ذلك ممّا يَتَّسِع، ويطول شرحه. أمّا مَلِك هذه الجُزُر فيُعرَف بالمهراج. السيرافي، رحلة، ص66.

(5) المقصود هو تيومن على ساحل الملايو الغربي، جنوب غرب ملقا. وهذا الاسم ذُكِر هكذا في رحلة سليمان التاجر. السيرافي، رحلة، ص6، وكذلك في كتاب كراتشكوفسكي. كراتشكوفسكي، تاريخ، ج1، ص141.

(6) تقع **كاندرانج Kandrang** في المنطقة الوسطى من نيبال، التي عاصمتها كاتماندو Kathmandu (كاتماندو)، التي تقع على بعد حوالي 51 كم من كاندرانج. وهي بالقرب من مدينتي Thali و Kyun. ينظر: https://nepal.places-in-the-world.com/7941567-place-kandrang.html أطلع عليه بتاريخ 30 أيار (مايو) 2023م.

(7) **هي تشامبا (Champa):** التي أطلق عليها العرب الأوائل اسم الصنف (Sanf)، واعتمد أهلها على البحر في حياتهم الاقتصادية. وقد سيطرت عليها فيتنام عام 935م تقريبًا بعد صراعات مع القوى الصينية الطامعة. وفي نهاية المطاف، تنازلت الصين عنها لفيتنام. يُنسَب إلى الصنف العود الصنفي الذي يُبَخَّر به، وهو من أسوأ أنواع العود، ولا فرق بينه وبين الخشب إلّا بشيء يسير. الحموي، معجم البلدان، ج3، ص431.

ينظر: قطاني، عبد الغني يعقوب (2017م). الإسلام في الهند الصينية (تشامبا المنسية (Islam in Champa
Journal of Islam in Asia (E-ISSN 2289-8077), 14(1), 84–106. https://doi.org/10.31436/jia.v14i1.584. (اطُّلِع عليه بتاريخ: 21 كانون الأول (ديسمبر) 2022م).

(8) **جزيرة تُسمّى أيضًا الصنجي**، وهي إحدى جُزُر المهراج، ومملكة مُتَّسِعة، وهي جُزُر كبيرة وصغيرة متقاربة، وفيها مختلف أنواع الطيِّب والبهار، والكافور، والنارجيل العجيب الزائد في الكِبَر؛ وهو شجر كالنخل، لكنَّه أغلظ جذعًا منه، وأكثر طَلْعًا لا ينقطع، بل يوجد في كل وقت. وفي هذه الجُزُر: البسيلة، وجوزبو، وجوز الطيِّب، وكباش القرنفل، والدار صيني، وورقها هو التنبل، وصمغها هو اللبان الجاوي، وفيها أيضًا العود والصندل. السيرافي، رحلة، ص29، هامش (4).

فرجة تمرُّ فيها السفن، ثمَّ إلى الصين. ومن صندر فولات إلى الصين مسافة شهر، إلّا أنَّ الجبال التي تمرُّ بها السفن مسيرة سبعة أيام، فإذا جاوزت الأبواب صرت إلى ماء عذب يقال له خانفو، يكون فيه مَدٌّ وجَزْرٌ في اليوم والليلة مَرَّتين[1].

وفي السياق نفسه، جاء وصف الطريق البحري الواصل بين عُمان وبلاد الصين في كتاب (المسالك والممالك) لابن خرداذبة[2]؛ وهو أحد أبرز الجغرافيين العرب؛ إذ أشار فيه إلى أنَّ السفن كانت تُبحِر من ميناء البصرة إلى جزيرة خارك،[3] حيث المسافة بينهما خمسون فرسخًا، ثمَّ تتوجَّه منها إلى جزيرة لاوان [4] التي تبعد عنها نحو ثمانين فرسخًا (الفرسخ يساوي 6 كم)، ثمَّ تُبحِر إلى جزيرة أبرون [5] التي تبعد عنها سبعة فراسخ، ثم جزيرة خين[6] التي تصل إليها بعد الإبحار مسافة سبعة فراسخ أيضًا، ثم جزيرة كيس[7] التي تبعد عن جزيرة خين المسافة نفسها، ثم جزيرة ابن كاوان التي تبعد عن سابقتها ثمانية عشر فرسخًا، ومنها إلى أرموز التي تبعد سبعة فراسخ، ثمَّ إلى ثارا[8] التي يستغرق الوصول إليها مسيرة سبعة أيام، وتُمثِّل الحَدَّ بين بلاد فارس والسِّنْد، ومنها إلى ديبل[9] التي تصلها السفن بعد مسيرة ثمانية أيام، ومنها إلى مَصَبِّ مهران[10]

---

(1) ابن الفقيه، البلدان، ص66-67. ينظر أيضًا: السيرافي، رحلة، ص25-26.
(2) ابن خرداذبة، المسالك، ص68-71.
(3) جزيرة على أربعة فراسخ من جنابا في البحر، وهي على طريق البصرة. وخارك هو اسم جزيرة في بلاد البحرين، بينها وبين جزيرة أوال مئتا ميل وأربعون ميلًا، وهي ثلاثة أميال في ثلاثة أميال، وفيها زروع وأرز كثير وكروم ونخل، وهي جزيرة حَسَنة وكثيرة الأعشاب وحصينة، وفيها عيون ماء كثيرة، ومياهها عذبة. الحميري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم. الروض المعطار في خبر الأقطار. تحقيق: إحسان عباس، ط2، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت: 1980م، ص212. (سيشار إليه لاحقًا: الحميري، الروض المعطار).
(4) **جزيرة لاوان:** مدينة في طريق الهند من البصرة، وهي فرسخان في فرسخ، وأهلها مسلمون، وهي من شَطِّ فارس على أربعة فراسخ، وفيها النخيل والنبق البَرِّيُّ والزرع، ومنها إلى أبرون اثنا عشر فرسخًا. ينظر: الحميري، الروض المعطار، ص507.
(5) جزيرة تقع في البحر الفارسي. ينظر: الإدريسي، نزهة، ج1، ص181.
(6) ربما المقصود هنا جزيرة خين بوسار (Hin Pousar)، وهي احدى جزر سيميلان (Similan) التسع في تايلند، ويطلق عليها الغواصين محليًا اسم صخرة رأس الفيل (Elephant Head Rock) لأن شكلها العام يشبه قمة رأس الفيل وجزعه، كأنه يعوم في البحر. مساحتها حوالي (646) متر مربع، ولا ساكن فيها الى اليوم، هي مستخدمة لأغراض سياحية للغوص فقط. للمزيد من المعلومات عن جزر سيميلان، ينظر: https://www.geonames.org/1150645/mu-ko-similan.html
https://www.diving-thailand-phuket.com/similan-islands/
(7) هي أربعة فراسخ في مثلها، وفيها نخل وزرع وماشية، ولها غوص اللؤلؤ الجيِّد. ينظر. ابن خرداذبة، المسالك، ص62.
(8) منطقة بين بلاد فارس والسند. ينظر: ابن خرداذبة، المسالك، ص62.
(9) من مدن السند على ساحل البحر الأعظم، وفيها يجتمع التُّجّار، وإليها يؤتى بكثير ممّا يُنتَج في الهند وممّا يُستخرَج من البحر. ينظر: مُؤلِّف مجهول. حدود العالم من المشرق إلى المغرب. ترجمة: السيد يوسف كامل، الدار الثقافية، القاهرة: 1423هـ، ص139. (سيشار إليه لاحقًا: مجهول، حدود العالم).
(10) اسم أعجمي لنهر السند. قال حمزة: وأصله بالفارسية مهران روذ، وهو وادٍ يُقبِل من الشرق آخذًا على جهة الجنوب، مُتوجِّهًا إلى جهة المغرب حتى يقع في أسفل السند، ويصبُّ في بحر فارس، وهو نهر عظيم بقدر

الذي يبعد فرسخان عن نهر السِّنْد في البحر، ومن السِّنْد تُبحِر السفن نحو القسط، والقنا، والخيزران، ومهران، ثم أوتكين،[1] ومنها إلى كولي التي تبعد عنها فرسخان، ثمَّ إلى سندان[2] التي تبعد ثمانية عشر فرسخًا، ومنها إلى ملي التي يستغرق الوصول إليها مسيرة خمسة أيام، ومنها إلى جزيرة النكبالوس، فجزيرة كله التي تبعد مسيرة ستة أيام، ومنها إلى جزيرة جابة،[3] و شلاهط ، و[4] التي تبعد فرسخان، ثمَّ تصل السفن بعد مسيرة خمسة عشر يومًا إلى بلاد منبت العطر لتُواصِل طريقها إلى الصين؛ بأنْ تُبحِر إلى مايط ،[5] ومنها إلى جزيرة تيومة، فقمار[6] التي تبعد مسيرة خمسة أيام، فالصنف[7] على الساحل التي تبعد مسيرة ثلاثة أيام، ثمَّ إلى لوقين،[8] ومنها إلى خانفو التي فيها المرفأ الأكبر (الميناء الأعظم في الصين) بعد مسيرة أربعة أيام في البحر.

نهر دجلة، وفيه تجري السفن، وهو يسقي بلادًا كثيرةً ويصبُّ في البحر عند ديبل. ينظر: الحموي، معجم، ج5، ص232.

(1) أوَّل أرض الهند على مسيرة أربعة أيام. وفي هذه الأرض ينبت القنا في الجبال، والزرع في الأودية، وأهلها عُتاة مَرَدَة لصوص. ابن خرداذبة، المسالك، ص62.

(2) مدينة بينها وبين المنصورة خمسة عشر فرسخًا، وهي مَجْمَع الطرق. وسندان بلاد القسط والقنا والخيزران، وهي من أجلِّ فرضة على البحر. ينظر: المهلبي، الحسن بن أحمد. المسالك والممالك. تحقيق: تيسر أحمد خلف، ط1، دار التكوين: 2006م، ص135. (سيشار إليه لاحقًا: المهلبي، المسالك والممالك).

(3) جزيرة في بحر الهند، فيها قوم شقر، وجوههم على صدورهم، وفيها جبل عليه نار عظيمة في الليل ودخان عظيم في النهار، ولا يقدر أحد على الدنوِّ منه، وفيها العود والنارجيل والموز وقصب السكر. القزويني، آثار البلاد، ص82.

(4) بحر عظيم بعد بحر هركند شرقًا، فيه جزيرة سيلان التي دورها ثمانمئة فرسخ. الحموي، معجم، ج3، ص357.

(5) إحدى الجُزُر الواقعة في بحر الهند على الطريق الواصل بين عُمان والصين، وهي جزيرة تَتْبَع للمَلِك جابه. ينظر: ابن الوردي، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر. خريدة العجائب وفريدة الغرائب. تحقيق: أنور محمود زناتي، ط1، مكتبة الثقافة الإسلامية، القاهرة: 2008م، ص214. (سيشار إليه لاحقًا بـ: ابن الوردي، خريدة).

(6) موضع بالهند يُنسَب إليه العود (هكذا تقوله العامَّة). والذي ذكره أهل المعرفة هو قامرون: موضع في بلاد الهند يُعرَف منه العود النهاية في الجودة، وزعموا أنَّه يُختَم عليه بالخاتم، فيُؤثِّر فيه. الحموي، معجم، ج4، ص396.

(7) جزيرة من جُزُر الهند، فيها العود الصنفي، وهو أفضل من القماري؛ لأنَّه يغرق في الماء لجودته وثِقَله، وفيها بقر وجواميس لا أذناب لها، وفيها النارجيل والموز وقصب السكر، وأهلها لا يذبحون شيئًا من الحيوان ولا الهوام من الحشرات، وإنَّما تُوكَل عندهم إذا ماتت، بل يعافها أكثرهم ولا يأكلها، ومَنْ قتل بقرة لَزِمه القتل وقُطِعت يده، وإذا وقفت البقرة عن الخدمة والتصرُّف وُضِعت في بيت، وتُرِكت حتى تموت موتها الطبيعي، ومياههم عذبة. ينظر: الحميري، الروض، ص359.

(8) أوَّل مراقي الصين، وفيها طرز الديباج والحرير الصيني، ومنها يخرج إلى جميع الجهات، وفيها يُصنَع الغَضار الصيني، ومنها يُتجهَّز به أيضًا إلى سائر البلاد المُتَّصِلة بها والمُتباعِدة عنها، وفيها أرز وحبوب ونارجيل وقصب، ولباس أهلها الفوط، وهم يُجالِسون التُّجّار، ويُداخِلون الناس، ولهم هِمَم عالية ونفوس أبية، ويستعملون أنواع الطيب أكثر من سائر بلاد الهند. الإدريسي، نزهة، ج1، ص84.

وتتضمن هذه الدراسة في المبحث الثاني من هذا الفصل نقاشاً مركزاً حول الموانيء التجارية على امتداد طريق الحرير من بحر فارس، وخليج عُمان حتى الصين[1]، مرورًا بموانئ خليج عُمان، فالموانئ التجارية على بحر الهند، فموانئ جُزُر جنوب شرق آسيا (جُزُر الهند الصينية)، وانتهاءً بالموانئ الصينية على بحر الصين. وكانت السفن العُمانية والخليجية تمخر عباب بحار عديدة عند إبحارها في الطريق البحري القديم الممتد من سواحل الخليج الفارسي إلى الصين عبر بحر الهند. وبحسب الرَّحّالة والجغرافيين المسلمين، فإنَّ أهم البحار التي كانت تعبرها السفن على الطريق البحري هي:

- بحر فارس الذي عُرِف بالخليج الفارسي، ومنه يُمكِن الوصول إلى بحر عُمان.
- بحر لاروي (Larwi) الذي عُرِف بخليج كمبات، أو خليج كمباية[2]، أو خليج كمباي (Gulf of Khambhat)، ومثَّل مدخل بحر العرب على طول الساحل الغربي من الهند في ولاية غوجارات (Gujarat)، مُقابِلًا لشواطئ السِّنْد ومليبار؛ وهو بحر عظيم، فيه جُزُر الوقواق (Wakoku) التي تُعرَف اليوم باسم اليابان.
- بحر الهركند (Herkend) الذي يقع على الساحل الشرقي للهند، وجزيرة سرنديب (Serendib)،[3] وأقصى شرق خليج البنغال (Bengal).
- بحر كلاه، أو بحر شلاهط (Shalahit) الذي يُعرَف اليوم باسم مضيق سنغافورا؛ وهو يمتدُّ بين جُزُر نكوبار (Nicobar) على بُعْد (1300) كم من شرق سريلانكا، وأندمان (Andaman)، وشبه جزيرة ملقا (Malacca)، وجُزُر الهند الشرقية.
- بحر كردنج (Kardanj) الذي يُعرَف اليوم باسم خليج تايلد.
- بحر الصنف؛ وهو بحر يتفرَّع من المحيط الهادي، ويمتدُّ من سنغافورة ومضيق ملقا (Malacca) إلى مضيق تايوان.

---

(1) **فارس:** الاسم التاريخي للمنطقة التي قامت عليها الإمبراطوريات والدولة الفارسية، وهي تُمثِّل اليوم الجمهورية الإيرانية، وتوصَف بأنَّها بلاد واسعة، حيث حدود كرمان من الشرق، وكور خوزستان وأصبهان من الغرب ، والمفازة التي بين فارس وخراسان وبعض حدود أصبهان من الشمال، وبحر فارس من الجنوب. الإصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: 346هـ/957م). المسالك والممالك. دار صادر، بيروت: 2004م، ص96. (سيشار إليه لاحقًا: الإصطخري، المسالك والممالك).

(2) رفع، عبد الله. شرح الكلمات الغريبة، القاهرة: 1833م، ص40. (وسيشار إليه لاحقًا: رفع، شرح الكلمات).

(3) جزيرة في بحر هركند (Herkend) أقصى بلاد الصين، وهي جزيرة سري لانكا (Sri Lanka) التي كانت تُسمّى سيلان (Ceylon) بين عام 1948م وعام 1972م. ينظر: Barber, Robert K. Merton, Elinor. The Travels and Adventures of Serendipity : A Study in Sociological Semantics and the Sociology of Science (Paperback ed.). Princeton, NJ: Princeton University Press.2006, pp. 1–3.

- بحر صنجي (Sanji)؛ وهو بحر الصين الجنوبي الذي يُواجِه الساحل الجنوبي الشرقي لبلاد الصين، ويُعَدُّ سابع بحار الصين التي يُبحِر فيها التُّجّار من البصرة أو سيراف إلى خانفو (مدينة الزيتون) Quanzhou 泉州市 ميناء الصين الأكبر.

ولعل أن البَحّارة هم أول من وصل المسطحات المائية، وربما هم أول من أطلق عليها هذه الأسماء في بحر الهند (المحيط الهندي)، وغيره، لتميز الموانئ والسواحل التي تصلها سفنهم؛ مما يعني أنَّها كانت أشبه بالعلامات التي يُهتدى بها، ويُستفاد منها في تحديد المسافات وتقديرها.

2.1.1 الطرق البحرية الداخلية بين عُمان والموانئ في بحر فارس:

أشار سليمان التاجر إلى وجود طرق بحرية داخلية تتبع لبحر فارس، وتصل الموانئ العُمانية وغيرها بموانئ بحر فارس[1]، مُبيّنًا أنَّ موانئ عُمان كانت مركزية؛ إذ مثَّلت مركزًا لتجميع البضائع المستوردة وهمزة وصل مع الصين. وفيما يأتي بيان لهذه الطرق:

1- الطريق من سيراف إلى عُمان والبصرة:

ذكر سليمان التاجر أنَّ سيراف (Siraf) كانت تُشكِّل - في عهده- نقطة انطلاق السفن الصينية المُحمَّلة بالبضائع والأمتعة، والمُتَّجِهة صوب البصرة، مُبيّنًا أنَّ هذا الطريق البحري يمرُّ بعُمان وغيرها من البلاد، وأنَّ المسافة من سيراف إلى البصرة هي مئة وعشرون فرسخًا[2] (نحو 576 كم)[3].

2- الطريق من سيراف إلى عُمان:

كان هذا الطريق البحري الآخر يصل بين سيراف وعُمان من دون المرور بالبصرة؛ فما إنْ تُحمَّل بضائع السفن في ميناء سيراف حتى تُبحِر في اتجاه مسقط، حيث الماء العذب الذي كان يخطف البَحّارة. و(يخطف) هي لفظة تداولها أهل البحر، وقصدوا بها النزول في مسقط للتزوُّد بالماء، وكانت مسقط وقتئذٍ تقع على أطراف عُمان، وتبعد عن سيراف نحو مئتي فرسخ.

---

(1) التاجر، سليمان. عجائب الدنيا وقياس البلدان. دراسة وتحقيق: سيف شاهين المريخي، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، 2005م، ص36-37. (سيشار إليه لاحقًا: التاجر، عجائب).

(2) التاجر، عجائب، ص36-37.

(3) كلمة فرسخ، وجمعها فراسخ، وهي من الأصل الفارسي پرسنگ، وتقابلها في الإنجليزية كلمة (Parasang)، والفرسخ هو من مقاييس مسافة السير قديمًا، ويساوي نحو (6) كم. هنتس، فالتر، المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها بالنظام المتري، ترجمة: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان 1970، ص 94.
ينظر أيضًا: ابن منظور، لسان العرب في الرابط التالي:
http://www.baheth.info/all.jsp?term=فرسخ(أطلع عليه بتاريخ 20 آب (أغسطس) 2023م)

يمتاز الطريق البحري من سيراف إلى عُمان بوجود بلاد سيف بني الصفاق[1] شرقًا، وجزيرة ابن كاوان[2] التي تشتهر بموضع يُسمّى الدردور؛ وهو مضيق بين جبلين تسلكه السفن الصغيرة خلافًا للسفن الصينية؛ إذ يوجد فيه جبلا كسير وعوير اللذان يغمر الماء معظمهما، وتليهما منطقة صحار في عُمان. يُذكَر أنَّ الماء العذب في مسقط كان يُستخرَج من بئر فيها، وأنَّ جبلًا من بلاد عُمان كان فيه غنم، وأنَّ المراكب كانت تُخطَف منها إلى بلاد الهند، وصولًا إلى كولم ملي[3] فيها.

3- الطريق من البحرين إلى عُمان:

استخدمت بعض السفن هذا الطريق البحري؛ إذ كانت تنطلق من البحرين إلى موانئ عُمان، وصحار، ومسقط؛ للتزوُّد بالمُؤَن والماء، وشحن البضائع.

تشير المصادر إلى وجود طرق بحرية فرعية أُخرى، استخدمتها السفن للإبحار مباشرة من الخليج عبر المحيط الهندي إلى كولم ملي (Kollam-Milly)[4]، وكانت الرحلة البحرية الواحدة تستغرق شهر تقريبًا في حال كانت سرعة الرياح معتدلة. وقد امتازت هذه المنطقة بآبارها الجوفية ومياهها العذبة الصافية؛ ما جعلها مَحَطَّ أنظار السفن الصينية التي كانت تقصدها طلبًا للتزوُّد بالماء العذب. وقد احتوت المنطقة على مَسْلَحَةٍ[5] كانت تجبي من السفن الصينية ألف درهم، خلافًا للسفن الأُخرى؛ إذ كانت تفرض عليها دفع مبلغ يتراوح بين دينار واحد[6] وعشرة دنانير[7].

---

(1) هو أنف قائم في البحر، وبإزائه جزيرة صغيرة. الإدريسي، نزهة، ج1، ص164.

(2) جزيرة عظيمة، تُسمّى أيضًا لافت، وهي من بحر فارس بين عُمان والبحرين، وقد افتتحها عثمان بن أبي العاصي الثقفي أيام الخليفة عمر بن الخطّاب، ولمّا أراد غزو فارس في البحرين، مَرَّ بها في طريقه، وكانت من أجلِّ جُزُر البحر، وهي عامرة آهلة، وفيها قرى ومَزارع، ولكنَّها اليوم خراب. ينظر: الحموي، معجم، ج2، ص139.

(3) السيرافي، رحلة، ص25-26.

(4) مفتاح، علي محمد فريد. موانئ الساحل العُماني. ط1، دار الوفاق، الرياض: 2019م، ص60. (سيشار إليه لاحقًا: مفتاح، موانئ).

(5) مَسْلَحَةٌ: جمعها مَسالح، وهي موضع رَصَدٍ فيه عُدَّة (سلاح) لحماية الثغور. ومَسْلَحَةُ العسكر: أيِ الموضع الذي يضع فيه العسكر السلاح. ابن منظور، محمد بن مكرم بن علي أبو الفضل جمال الدين. لسان العرب. ج2، ط3، دار صادر- بيروت: 1993م، ص487. (سيشار إليه لاحقًا: ابن منظور ، لسان العرب).

(6) كان الدينار في العهدين الأموي والعبّاسي من الذهب، بينما الدرهم كان من الفضة. الجابر، إبراهيم جابر. النقود العربية الإسلامية في متحف قطر الوطني. ط1، وزارة الاعلام والثقافة، الدوحة: 1992م. (سيشار إليه لاحقًا: الجابر، النقود العربية).

(7) السيرافي، رحلة، ص26.

يتبيَّن ممّا سبق عدم وجود ضريبة مُوحَّدة على السفن عامة والسفن الصينية بوجه خاص، وأنَّ الْمَسْلَحَةَ هي الجهة الوحيدة المسؤولة عن جمع الضرائب؛ نظرًا إلى وجود الموانئ على الثغور، واحتوائها على مَسْلَحاتٍ أو قوّات عسكرية تضطلع بمهمة حماية الموانئ والسفن.

3.1.1 الطريق البحري بين عُمان والصين في الكتابات الصينية:

حرص الكُتّاب الصينيون على دراسة الطرق البحرية التي تصل بلادهم بدول العالَم، بناءً على ما أورده التُّجّار الأجانب عن تلك الطرق. وقد حظي طريق الحرير البحري الذي يصل عُمان بالخليج والصين باهتمام الباحثين الصينيين. ومن ذلك دراسة حديثة أعدَّها الباحث لي وان (Lei Wan) (万烈)، واشتملت على ثلاثة محاور؛ الأوَّل: وصف الطريق البحري الذي أشار إليه بدايةً دوهوان (Huan Du) (杜环)؛ وهو أوَّل رَحّالة صيني إلى البلاد العربية[(1)].

والثاني: البحث في أقدم سِجِلٍّ عن الطريق البحري بين الصين والبلاد العربية في الكتابات الرسمية الملكية الذي كتبه جيا دان (Jia Dan) (贾耽) (730-805م) [(2)]. والثالث: عرض المراسلات الدبلوماسية والتجارية بين الصين والعرب إبّان حكم أُسْرة تانغ Tang Dynasty 唐 كما ورد ذكرها في موسوعة تسفو يوانجوي (Cefu Yuangui) [(3)].

وصف الرَّحّالة الصيني جيا دان للطريق البحري بين الصين وبعض دول العالَم:

تكتسب كتابات الرَّحّالة الصيني جيا دان[(4)] أهمية خاصة؛ نظرًا إلى تبوُّئه منصبًا رفيعًا في الدولة، ما يعني إحاطته بمعلومات دقيقة وشاملة عن الطريق البحري وموانئه؛ فقد شغل وظيفة قيادية مهمة في الشؤون البحرية أيام أُسْرة تانغ، ونال لقب دوق يوانجينغ من وي، ثمَّ نال الرتبة البيروقراطية الإمبراطورية في عهد تيانباو Tianbao 天寶 (742-756م). بعد ذلك أصبح مأمور مدينة لينجينج Nánjīng 南京 شرقي الصين، ثمَّ عُهِد إليه بمناصب عديدة؛ إذ استُدعِي

---

(1) Wan, Lie, “The First Chinese Travel Record on the Arab World Commercial and Diplomatic Communications during the Islamic Golden Age”, QIRAAT, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, Riyadh, No. 7, Riyadh 2017. P. 6-22..

(2) Wan, Travel, P. 24-31.

(3) Ibid P. 32-48.

(4) ينحدر من عائلة تعود أصولها إلى مدينة كانغجو (كاننغزو) (Cangzhou) في مقاطعة خبي (Hebei) (河北)، أيام حكم أُسْرة تانغ الصينية (Tang Dynasty)، وعهد الإمبراطور شنزونغ (Shungzong) (742-756م). ينظر:

Hsu, Mei-ling (1988). "Chinese Marine Cartography: Sea Charts of Pre-Modern China". Imago Mundi. 40: 96–112. doi:10.1080/03085698808592642. (اطلِع عليه بتاريخ: 26 كانون الأول (ديسمبر) 2022م.

إلى العاصمة تشانغآن 長安 Chang'an لشغل منصب وزير الشؤون الداخلية. وهو منصب يتيح له استقبال المبعوثين الأجانب، والترحيب بهم؛ ما جعله يتعرَّف إلى عدد كبير منهم، والإحاطة بكثير من المعلومات عن بلدانهم، لا سيَّما العادات والتقاليد السائدة فيها، وما يتعلَّق بجغرافية كلٍّ منها؛ إذ عَمَدَ بعد كل لقاء إلى رسم خريطة بناءً على وصف المُتحدِّث. ولا شكَّ في أنَّ ذلك كله قد أثرى معلومات جيا دان الجغرافية عن هذه البلدان.

يُعَدُّ وصف جيا دان للطريق البحري المنشور في بحث لي وان أقدم سِجِلٍّ صيني عن طريق الحرير البحري الصيني العربي الممتد من خانفو (غوانزو/ كانتون) إلى الخليج الفارسي، مرورًا بعُمان، وانتهاءً ببغداد (البلاد الأجنبية). ويُنظَر إلى هذا السِّجِلِّ بوصفه أحد أهم كتب الممالك التي تناولت تاريخ أُسْرة تانغ الحاكمة (618-907م)، وقد ألَّفه فريق ضَمَّ مُتخصِّصين وباحثين ينتمون إلى أُسْرة سونغ الشمالية (North Song dynasty) (北宋) (960-1126م)، ثمَّ قُدِّم إلى البلاط الملكي عام 1060م[1].

وفيما يختصُّ بالطريق البحري المذكور آنفًا، فقد أفاد لي وان، نقلًا عن جيا دان ، بوجود طريقين يصلان الصين بشرق آسيا والخليج الفارسي؛ أوَّلهما يبدأ ببحر بوهاي، ثمَّ يمتدُّ وصولًا إلى مملكة سيلا في كوريا شرقي آسيا. وثانيهما يبدأ بميناء خانفو (الزيتون) الصيني، وينتهي في البلاد العربية غربي آسيا.

والنص التالي يُعَدُّ أقدم وصف في السِّجِلِّ للجانب البحري من طريق الحرير (أحد الطريقين اللذين وصفتهما الحكومة الصينية والباحثون المعاصرون بأنَّهما الحزام والطريق، ويعرض لخط سيره كالتالي:[2]

الإبحار مسافة (200) لي صيني [3] من غوانزو 廣州 Guangzhou في الاتجاه الجنوب الشرقي إلى جبل تنمان (جبل تيان آن من) Tianmen Mountain 天門山 [4]، ثم الإبحار غربًا مع هبوب الرياح الهادئة، إلى جيوزوشي Jiuzhai[5]، ثم في اتجاه الجنوب مُدَّة

(1) Wan, Travel, P. 27.
(2) Ibid P. 27-37.
(3) لي صيني يساوي نصف كيلو مربع. غير أنَّ بعض الباحثين يرى أنَّ مسافة الميل الصيني المُستخدَم في عهد أُسْرة تانغ هي أقصر ممّا هو مُتعارَف عليه اليوم. (Wan, Travel, P. 27, fn. 1).
(4) جبل تنمان: هو الجزء الشمالي من جزيرة لانتاو (Lantau)؛ أيِ الجزء الشمالي الغربي من شبه جزيرة كولون في هونج كونج. ينظر أيضًا: Wan, Travel, P. 29
(5) جيوزوشي (جيوجوشر): هي الجزء الشمالي من جُزُر طايه (Taya) وهَيْنان (Hainan) الصينية. ينظر: https://en.jiuzhai.com/; Wan, Travel, P. 30.

يومين، وصولًا إلى شيانغ شي[1].(Xiangshi) ، ثم في اتجاه الجنوب الغربي مُدَّة ثلاثة أيام، وصولًا إلى جبل زان بولاو (Zhan-bulao-shan)،[2] الذي يقع على بُعْد (200) لي صيني (100 كم تقريبًا) شرق مملكة تشامبا (Champa Kingdom)[3] الواقعة على البحر، ثم الإبحار جنوبًا مُدَّة يومين، وصولًا إلى لينغ شان[4] (Ling-shan)، ومُدَّة يوم واحد، وصولًا إلى مملكة ميندو[5] (Mendu Kingdom)، ثمَّ مدة يوم آخرَ حتى مملكة جودان[6] (Gudan [Kauthara] Kingdom)، أو الإبحار مُدَّة يومين حتى ولاية بنتولانغ[7] (Bentuolang)، ثمَّ الإبحار يومين آخرين، وصولًا إلى جبل جنتونونغ[8] -Juntunong) (Poulo Condore) shan)، والإبحار مُدَّة خمسة أيام، وصولًا إلى المضيق الذي تُطلِق عليه الشعوب البربرية اسم زي (zhi)؛ أيِ المضيق،[9] ويمتدُّ مسافة (100) لي صيني (50 كم تقريبًا) بين الضفة الجنوبية والضفة الشمالية، حيث تقع على أراضي الضفة الشمالية مملكة لويو آي (Luoyue) (سيام Siam)،[10] في حين توجد مملكة فوشي(Fo-shi)، وهي سريفيجايا Srivijaya)[11] على الضفة الجنوبية، والإبحار مُدَّة تتراوح بين أربعة أيام وخمسة أيام في اتجاه الشرق، وصولًا إلى مملكة كالينج[12] (Kaling Kingdom) (Heling)؛ وهي أكبر مملكة في وسط الأقاليم الجنوبية. ومن هنا الابحارغربًا بعد مدخل المضيق مُدَّة ثلاثة أيام، وصولًا إلى

---

(1) شيانغ شي: تُعرَف أيضًا باسم داتشو داو (Dazhou Dao) في اللغة الصينية، وهي تقع بعيدًا عن الجزء الجنوبي الشرقي من هَيْنان (Hainan) في الصين. ينظر:
https://www.geonames.org/1815461/changzhi-shi.html

(2) زان بولاو: تُعرَف أيضًا باسم (Pulau Cham) في الملايو، وتعني (Culaocham) بالإنجليزية، وهي اليوم جزء من جزيرة تشامبا (Champa) الفيتنامية. ينظر:
Wan, Travel, P. 30 and 32, footnote 5.

(3) تقع تشامبا على الساحل الجنوبي الشرقي لفيتنام . ينظر:
Wan, Travel, P. 30 and 32, footnote 6.

(4) لينغ شان: تُعرَف أيضًا باسم (Cap Qui Nhon) على الساحل الجنوبي لفيتنام.7
Wan, P. 30, and 32, footnote 7

(5) **ميندو:** تُعرَف أيضًا باسم (Cap Varella) في فيتنام.
Wan, footnote P. 30 and 32, footnote 8.

(6) جودان: تُعرَف أيضًا باسم (Nha Trang) في فيتنام.
Wan, footnote, p. 30, and 32, footnote 9.

(7) بنتولانغ: تُعرَف أيضًا باسم (ويشير اللفظ حاليًا الى مدينة فان رانغPanduranga) في فيتنام.
Wan, P. 30 and 32, footnote 10

(8) **جنتونونغ Juntunong-shan**: تُعرَف أيضًا باسم (Poulo Condore) في فيتنام.
Wan, Travel, P. 30.

(9) (مضيق ملقاStrait of Malacca :ينظر .(Wan, p. 30 and 32, footnote 12

(10) ليو آي: تُعرَف أيضًا باسم (جوهرJohor فيماليزيا.) (Wan, Travel, p. 32, footnote 13

(11) سريفيجايا) مملكة فو- شي (Srivijaya. تقع في جزيرة سومطرة بإندونيسيا)
Wan, Travel, p. 32, footnote 14.

(12) يشير اسم (Heling) اليوم إلى جزيرة جاوة (Java) في إندونيسيا.
Wan, Travel, p. 32, footnote 15.

مملكة جيجي-سنغزي (Gege-sengzhi) (Kakap Sengi) [1]؛ وهي جزيرة تقع في الركن الشمالي الغربي من الحدود الشمالية الغربية لمملكة فوشي (سريفجايا) (Fo-Shi Kingdom)، ويعمل كثير من سُكّانها لصوصًا بسرقة الآخرين ونهبهم؛ لذا يشعر كثير من البَحّارة بالخوف والقلق عند المرور بهذه الجزيرة. وبالمُقابِل، تقع مملكة جيلو [2] (Geluo) على أراضي الضفة الشمالية، في حين تقع مملكة غيغولو كاكيولا [3] (Geguluo [Kakula] Kingdom) على حدودها الغربية، ومن هنا الإبحار بعيدًا عن جي جي-سنغز (Gege-sengzhi) [4] مُدَّة تتراوح بين أربعة أيام وخمسة أيام، وصولًا إلى شنجدنج-جو (Shengdengzhou) [5]، ثم الإبحار من شنجدنج-جو (Shengdengzhou) مُدَّة تتراوح بين أربعة أيام وخمسة أيام، وصولًا إلى مملكة بولو (Polu) (Parlak) [6]، ومن هنا الإبحار من مملكة بولو (Polu) مُدَّة ستة أيام، وصولًا إلى جزيرة بوجو جالان (Poguo-galan) [7]، ثم الإبحار في الاتجاه الشمالي الغربي مُدَّة أربعة أيام، وصولًا إلى شذي غوا (Shizi-guo) (Lion State) [8] التي تبعد ضفتها الشمالية مسافة (100) لي صيني (50 كم تقريبًا) عن الضفة الكبرى لجنوب تيانجو (Tiazhu)؛ أيِ السِّنْد (Sindhu) [9]، ومن هنا الإبحار غربًا مُدَّة

(1) جزيرة في أرخبيل بروبرز (Brouwers Archipelago) وراء الشاطئ الشمالي لجزيرة لسومطرة (Sumatra) في إندونيسيا. Wan, Travel, p. 32, footnote 16

(2) مملكة جيلو: تُعرَف أيضًا باسم (Kedah) فيماليزيا. Wan, Travel, p. 32, footnote 17

(3) تقع في الجزء الجنوبي الغربي من مدينة كرا إيثموس (Kra isthmus) فيماليزيا.
Wan, Travel, p. 32, footnote 18.

(4) جي جي سنغر هي جزيرة تقع في الركن الشمالي الغربي من الحدود الشمالية الغربية لمملكة فو-شي.
Wan, Travel, p. 30.

(5) تقع في إقليم (Deli) شمال مدينة ميدن (Meden) اليوم، على الضفة الشمالية الشرقية لسومطرة (Sumatra). Wan, Travel, p. 32, footnote 19

(6) مملكة بولو: هي باروس (Barus) الواقعة وراء الضفة الشمالية الغربية لسومطرة في إندونيسيا.
Wan, Travel, p. 32, footnote 20

(7) تقع غالبًا في سريلانكا. وبحسب الباحث الصيني وان لي (Wan Lie)، يعتقد بعض المُؤرِّخين أنَّ هذا المكان هو جزيرة نيكوبار (Nicobar) التي تقع على بحر (Andaman)، وتُمثِّل جزءًا من الهند اليوم. لكنَّ وان لي يرى أنَّ ذلك غير صحيح؛ لأنَّ الوقت الذي تستغرقه السفن في الإبحار لا يتوافق مع الواقع، وقد يكون هذا المصطلح خطًا مطبعيًّا لكلمة (Suoli galan) التي تُعرَف أيضًا باسم (Suoli-galan-shan)؛ ولفظة(Shan) تعني الجبل، أو باسم (Silan-shan)؛ إذ ظهر هذان المصطلحان في كتاب تاريخ ملكي رسمي آخر، هو (تاريخ أُسْرة سونغ شي Song Shi)، في إشارة إلى سريلانكا. وقد اشتقت لفظة (Suoli) أو لفظة (Silan) من الكلمة السنسكريتية (Cola) التي استُخدِمت للإشارة إلى سريلانكا؛ ذلك أنَّها تعرَّضت للغزو من شعوب منطقة (Coromandel) الساحلية التي كان يشار إليها اختصارًا باسم (Cola)، ومنذ ذلك الوقت أُطلِق عليها هذا الاسم. (Wan, Travel, P. 32, fn. 21).

(8) المنطقة المشار إليها هنا هي (Simhalauipa)، وهي تَتْبَع الهند اليوم.
Wan, Travel, p. 33, footnote 22

(9) تيانجو (السند): هذه اللفظة هي من الترجمة الصينية المُتداوَلة للهند في الكتب.
Wan, Travel, p. 32, footnote 23

أربعة أيام، بالمرور على مملكة ميالاي (Mailai)[1] (مليبار) وصولًا إلى الطرف الأقصى من جنوب تيان زهو (Tianzhu)[2]. ثم الإبحار من هنا إلى الإقليم الغربي لبولومين براهمان (Poluomen) (Brahman)[3]، بالمرور على عشر ممالك صغيرة[4]، ثم في الاتجاه الشمالي الغربي مُدَّة يومين، وصولًا إلى مملكة باشوي (برواخ) (Baxue) (Broach)[5]، ومن هنا الإبحار مُدَّة عشرة أيام، بالمرور على خمس ممالك صغيرة، وصولًا إلى مملكة تيشو (Tixu) (Diul)[6] التي يمرُّ بها نهر ميلانتاي (مهرن)[7] (Milantai) (Mihran) الذي يُعرَف أيضًا بنهر شينتو (السند) (Xintou)، وهو ينبع من شمال مملكة بوكون (Bokun)[8]، ويتدفَّق غربًا في اتجاه مملكة تيشو (Tixu) في الشمال، ومنها مدَّة عشرين يومًا، بالمرور على عشرين مملكة من الممالك الصغيرة، وصولًا إلى مملكة تيلولوهي (ديرارا) (Tiluoluhe) (Dierrarah)[9] التي تعرَف أيضًا باسم مملكة لوهوي (Luoheyi). وكان سُكّان هذه المملكة قد وضعوا مسلة (منارة) على شاطئ البحر[10]، في أعلاه شعلة يهتدي بها البَحّارة ليلًا. ومن هنا الإبحار غربًا مُدَّة يوم واحد، وصولًا إلى مملكة وولا (Wula)[11]، وتُطِلُّ على نهر فليلة (feilila)، أيْ نهر الفرات (Euphrates) في بلاد (Dashi)؛ أيِ العرب، ويتدفَّق هذا النهر جنوبًا نحو البحر (بحر فارس). ومن هنا الإبحار بالمركب أعلى البحر (أيْ في اتجاه الشمال) مُدَّة يومين، وصولًا

---

(1) ميلاي: هي إقليم مليبار الساحلي، قرب كولام ملي (Quilon) في الهند.
Wan, Travel, p. 32, footnote 24

(2) Tianzhu: الترجمة الصينية الشائعة في الكتب الكلاسيكية الصينية، وهي تشير إلى الهند. ينظر:
Wan, Travel, p. 30

(3) هذا الاسم يشير أيضًا إلى الهند. Wan, Travel, p. 33, footnote 26

(4) عشر ممالك صغيرة تقع غربي الهند. Wan, Travel, p. 33, footnote 25

(5) تقع هذه المملكة في الإقليم الساحلي في الهند. Wan, Travel, P. 33, footnote 27

(6) يُحتمَل أنَّ هذه المملكة هي ديبل اليوم التي تقع غرب دلتا نهر السند في باكستان.
Wan, Travel, p. 32, footnote 28

(7) هو اسم نهر السند، ويُعرَف عند العرب باسم نهر مهرن (Mihran). Wan, Travel, p. 32, footnote 29

(8) يشير لفظ (Bokun) إلى منطقة (Bruzha) التي تقع اليوم في (Baltistan) التابعة لإقليم كشمير (Kashmir). وقد اصطلحت كتب التاريخ الصينية على تسمية مملكة بوكون باسم مملكة بولو (Polu). وفي عام 720م، قُسِّمت المملكة إلى مملكتين، هما: مملكة بولو الكبرى، ومملكة بولو الصغرى. والمملكة المعنية هنا هي الكبرى. للمزيد عن إقليم كشمير، ينظر: Wan, Travel, p. 33, footnote 30 ؛ Encyclopædia Britannica (11th ed.). Cambridge University Press. Vol. 15. p.688.

(9) مملكة تقع بالقرب من عبدان الحديثة في الخليج العربي، والتي كانت بمثابة نقطة دخول إلى قلب دولة العباسيين. للمزيد عنها، ينظر:

(10) رُبَّما المقصود هنا هو فنار لإرشاد السفن، وقد ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) أنَّ اللفظ الصيني الأصلي للكلمة في النص هو (Huabiao)، وهو يعني العمود المُزخرَف الذي كان أساسًا من الخشب، ويوضَع أمام القصور الملكية؛ لكي يتمكَّن عامَّة الشعب من الكتابة عليه مُنتقِدين سياسة الحكومة. وتدريجيًّا، أصبحت وظيفته مُقتصِرة على الزخارف الطقوسية. بعد ذلك استُخدِمت الأعمدة الرخامية بدلًا من الأعمدة الخشبية، وكانت توضَع أمام القصور والمقابر، وتُزخرَف بصور للتنين الملتوي والسُّحُب المباركة. (Wan, Travel, P. 33, fn. 32).

(11) وولا تعني الأُبُلَّة، وتقع شرق البصرة في العراق. Wan, Travel, P. 33, footnote 33

إلى مملكة مولاو (Moluo)، وهي إحدى أهم المدن العربية[1]. يعد ذلك الاتجاه بَرًّا نحو الشمال الغربي مسافة (1000) لي صيني (500 كم تقريبًا)، وصولًا إلى فودا (Fuda)؛ أيْ بغداد عاصمة الملك المومن (Maomen-wang)[2].

ثم يذكر جيا دان خطًا بحريًا آخر يبدأ من الإقليم الجنوبي لبولومين (Poluomen) الواقع بين مملكة مايلاي (Meilai)، ومملكة وولا (Wula) بمحازاة الساحل الشرقي، والإبحار من الساحل الغربي لمملكة مايلاي (Meilai) في اتجاه الغرب، أي على ساحل الأقاليم التابعة لمملكة العرب[3]، حيث تقع مملكة السلام في اتجاه أقصى الغرب من مملكة داشي Dashi (العرب) مملكة السلام[4]، وعند الإبحار منها مدة عشرين يومًا يصل المرء إلى مملكة شي (بني شهر)[5]، ثم الإبحار مدة عشرة أيام عبر ست أو سبع ممالك صغيرة يصل المرء إلى مملكة سايقوهيجي[6] على الساحل الغربي، وعند الإبحار مدة ستة أيام أو سبعة عبر ست أو سبع ممالك صغيرة يصل المرء إلى مملكة موكسون (Moxun)[7]، ثم في اتجاه الشمال الغربي مرورًا بعشر ممالك

---

(1) ذكر الباحث تيوبالد (Theobald) أنَّ الصينيين استخدموا اسم داشي (Dashi) (大 食) للإشارة إلى العرب والمسلمين في بلاد فارس خاصة، ووسط آسيا بوجه عام، وأنَّ هذا الاسم ظهر بدايةً بلفظ (Duoshi) (多 食 أو 多 氏)، وذلك في المصادر المكتوبة أيام حكم أُسْرة تانغ (Tang Dynasty) (唐) (618-907م)، ثمَّ تحوَّل بعد ذلك إلى (Dashi). وأضاف الباحث بأنَّ هذا الاسم رُبَّما يكون مشتقًّا من اسم قبيلة (طَيْء) العربية، ثمَّ تحوَّل في اللغة الفارسية الوسطى (البهلوية) إلى طاجيك (Tajik) أو تازي (Tāzī)، وهو أصل اسم طاجيكستان، مُبيِّنًا وجود تفسير آخر لكلمة داشي (Dashi) الصينية، وهو أنَّها قد تكون مشتقة من الكلمة العربية (تاجر) (tājir). ينظر:

Theobald, Ulrich. “Dashi 大食, Persians and Arabs”. China Knowledge.de - An Encyclopaedia on Chinese History, Literature and Art. http://www.chinaknowledge.de/History/Altera/dashi.html

(اطُّلِع عليه بتاريخ: 26 كانون الأول (ديسمبر) 2022م).

(2) ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) أنَّ اسم (Maomen-wang) يعني حرفيًّا (King of Maomen)، في إشارة إلى خليفة الإمبراطورية العربية في ذلك الوقت، وهو الخليفة هارون الرشيد (786-809 م). (Wan, Travel, P. 30, fn. 34). أمّا فيليب حتّى (Philip Hitti) فأفاد بوجود أعداد كبيرة من المسلمين في الصين، يُطلَق عليهم اسم داشي (Dashi)؛ أيْ طَيْء، وهي أشهر القبائل العربية التي عملت في التجارة والملاحة في الخليج العربي. فيليب حتّى، تاريخ العرب (مطول)، ص412.

كتب الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) اسم (Dashi) متبوعًا باللغة البهلوية (تازي) أو (طازي) (Tazi)، مُبيِّنًا أنَّ المقصود به عندهم هو الخلافة العباسية، وأنَّ اسم داشي (Dashi) هو تعريف شمولي للإمبراطورية العربية في حينها. ينظر: .Wan, Travel, P. 26, 33, footnote. 34

(4) ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) أنَّ المقصود هنا هو دار السلام في تنزانيا، وأنَّ لفظة (Sanlan) الصينية هي الترجمة الصينية (يقصد اللفظ الصيني) لاسم (Salaam). ينظر:

Ibid, P. 3 3, footnote.35.

(5) هي في الغالب مدينة بني شهر في الجزء الجنوبي من اليمن. Wan, Travel, P. 36

(6) تقع بالقرب من مسقط، العاصمة العمانية الحالية. 7Wan, Travel, P. 3

(7) يشير اسم مملكة مزون Mazoon (Meixun)، التي هي مملكة عمان، وكان يطلق عليها هذا الإسم بالاضافة الى اسم مجان أيضًا. وقد ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) أن أصل هذا الاسم

أخرى، للوصول إلى مملكة (المنامة)، ومن هنا مدة يوم واحد يصل المرء إلى مملكة وولا، ونعود (بهذا المسار) مرة أخرى الى طريق الساحل الشرقي.

وبالمثل، وصف جيا دان طريقًا بحريًّا آخرَ، يبدأ بساحل إفريقيا الشرقي، وينتهي بمملكة وولا (Wula) مرورًا بعُمان، على النحو الآتي:

يبدأ الإبحار من مملكة سنلان (Sanlan)[1] شمالًا مُدَّة عشرين يومًا، بالمرور على أكثر من عشر ممالك صغيرة، وصولًا إلى مملكة شي (She) أو شحر (Shihr)[2]، ثم مُدَّة عشرة أيام، بالمرور على ست ممالك صغيرة أو سبعٍ، وصولًا إلى مملكة سيكوهايجي (Sayiquhejie)[3]، وهي تقع على الساحل الغربي للبحر؛ أيْ بحر عُمان، ثم الإبحار مُدَّة ستة أيام أو سبعةٍ، بالمرور على ست ممالك صغيرة أو سبعٍ، وصولًا إلى مملكة موكسون (Moxun)[4]. ومن هنا الإبحار في الاتجاه الشمالي الغربي مُدَّة تتراوح بين ستة أيام وسبعة أيام، بالمرور على عشر ممالك صغيرة أُخرى، وصولًا إلى مملكة (Bali-he-monan)[5]، ثم مُدَّة يوم واحد، وصولًا إلى مملكة وولا (Wula). وبهذا المسار يُمكِن العودة إلى الطريق الساحلي الشرقي مَرَّة أُخرى.

فارسي. للمزيد عن هذه الاسم وأسماء أخرى كما ينطقها الصينيون، ينظر: Wan, P. 30, footnote. 40.

(1) ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) أنَّ المقصود هنا هو دار السلام في تنزانيا، وأنَّ لفظة (Sanlan) الصينية هي الترجمة الصينية (يقصد اللفظ الصيني) لاسم (Salaam). ينظر: Ibid, P. 30, footnote.37.

(2) تقع مملكة شحر (Shihr) على ساحل حضرموت جنوب اليمن، وهي مدينة ٱلشِّحْر الحديثة Ash Shihr التي هي مدينة وميناء قديم على بحر العرب بحضرموت شرقي مدينة المكلا، وتبعد عنها بنحو (62 كم) وهي تابعة إداريًا لمحافظة حضرموت. ينظر:

الكندي، بن حميد، العدّة المفيدة الجامعة لتواريخ قديمة وحديثة مكتبة الإرشاد، صنعاء عام 1991م، ص168.

Kauz, Ralph. Schottenhammer, Angela (ed.). Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea. Vol. 10 of East Asian Economic and Socio-cultural Studies - East Asian Maritime History. Otto Harrassowitz Verlag, Germany 2010. p. 130.

(3) تقع بالقرب من مسقط، العاصمة العمانية الحالية.

(4) يشير اسم مملكة مزون Mazoon (Meixun)، إلى مملكة عُمان، التي كان يطلق عليها هذا الإسم بالاضافة الى اسم مجان أيضًا. وقد ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) هذا الاسم على أنه فارسي. للمزيد عن هذه الاسم وأسماء أخرى كما ينطقها الصينيون، ينظر: Wan, P.30, footnote. 40.

(5) ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) أنَّ (Bali-he-monan) رُبَّما تكون البحرين في بحر فارس، أو إقليم (Makaran) في إيران، وأنَّ الاسم القديم لهذا الإقليم هو بحر المكرم (Bahr Mokarm). (Wan, P. 30, fn. 41).

من المُلاحَظ أنَّ الطريق البحري هذا قد ربط ساحل إفريقيا الشرقي ببحر عُمان وبحر فارس، وسهَّل الإبحار إليها في المحيط الهندي للسفر والتجارة؛ ما أكسب التُّجّار المسلمين خبرة ودراية بخفايا المحيط الهندي وطرائق الملاحة فيه آنذاك[1].

جاء وصف الطريق البحري في المصادر العربية والمصادر الصينية مختلفًا بعض الشيء، ويُمكِن إجمال ما كُتِب عن هذا الطريق فيما يأتي:

- اعتماد بعض المصادر العربية في وصف الطريق البحري على ما تناقله بعض الدارسين والباحثين، أمثال: أبي زيد السيرافي، والقزويني، والحموي؛ إذ أعاد هؤلاء كتابة رحلة سليمان التاجر.
- اختلاف الرَّحّالة في وصف الطريق البحري من بحر فارس إلى بلاد الصين تبعًا للطريق الذي سلكه كلٌّ منهم، غير أنَّ هذه الطرق المُتعدِّدة لا تخرج عن الوصف المعهود الذي يُفْضي - في نهاية المطاف- إلى بلوغ هذه البلدان. فمثلًا، ذكر ابن الفقيه أنَّ الطريق البحري الموصِل إلى الصين يبدأ بميناء سيراف، مرورًا بموانئ عُمان، ثمَّ الإبحار مباشرة إلى ساحل مليبار، فميناء كولم ملي (Kollam-Milly)، ومنه إلى ميناء كلَّه بره (Kallah)، فبلاد الصين من دون المرور بالطريق المحاذي للساحل الشرقي الآسيوي.

أمّا ابن خرداذبة (ت: حوالي 280هـ/912م) فذكر طريقًا مُغايِرًا للطريق، الذي تحدَّث عنه ابن الفقيه (ت: 340هـ/951م)، حيث ذكر أنَّ نقطة الانطلاق هي من ميناء ميناءالأُبُلَّة جنوب العراق، لا من ميناء سيراف الفارسي، ثمَّ يكون المرور على موانئ بحر فارس، والابحار بمحاذاة الساحل الفارسي، ثمَّ ساحل السِّنْد، مرورًا بميناء ديبل، ثمَّ الساحل الهندي، وصولًا إلى ميناء مليبار، وميناء كولم ملي وغيرهما. هذا الأمر ربما يشير الى أن الاثنان قد سلكا طريقان مختلفان بعض الشيء، أو ربما توقف الاثنان في موانئ دون موانئ أخرى، لكن وصفهما يتطابق في بعض الموانئ التي ربما زارها كلاهما.

- الاختلاف في وصف الطريق البحري مُرَدُّهُ إلى طبيعة الطرق والأحوال المحيطة بها؛ فالإبحار - مثلًا- على امتداد الساحل الآسيوي لا يكون آمنًا في جميع الأحوال؛ ما يضطر السفن إلى الإبحار في عمق البحر لتجنُّب القراصنة. وقد يَعْمَدُ البَحّارة إلى الإبحار بالسفن بعيدًا عن مناطق مُعيَّنة مُعادِية للعرب أو الصين، ومُنافِسة لأحدهما أو كليهما معًا. وقد

(1) Hyunhee Park. Mapping the Chinese and Islamic Worlds: Cross-Cultural Exchange in Pre-modern Asia. City University of New York, 2012, p33.

يكون الإبحار على امتداد الساحل نتيجةً لهبوب عواصف شديدة؛ ما يُجبِر السفن على الانتظار في بعض موانئ السواحل حتى تستقرَّ الأحوال الجوية.

- وصف الرَّحّالة المسلمين الدقيق للطريق بين عُمان والصين مُقارَنةً بالوصف الصيني؛ نظرًا إلى اعتماد الرَّحّالة المسلمين في وصفهم على معلومات دقيقة دَوَّنوها بأنفسهم، كما فعل سليمان التاجر أثناء رحلته إلى الصين، خلافًا للكُتّاب الصينيين الذي اعتمدوا في وصفهم على ما أخبرهم به التُّجّار. فمثلًا، استندت دراسة الباحث لي وان (Lie Wan) على ما توافر من سِجِلّات الرَّحّالة دو هوان (Du Huan) التي كانت منقوصة؛ رُبَّما لعدم كتابتها في الأصل، أو لفقدان عدد من المعلومات التي دَوَّنها.

وبالمُقابِل، وصف المؤرخ الصيني جيا دان الطريق الذي يصل بلاد العرب بالصين وصفًا دقيقًا، وذلك انطلاقًا من ميناء خانفو (كانتون) الصيني، ومرورًا بسواحل الهند وفارس على امتداد الساحل الشرقي الآسيوي حتى ميناء الأُبُلَّة جنوب العراق، ثمَّ الإبحار بالمراكب عبر النهر شمالًا حتى الوصول إلى بغداد.

وكذلك وصف جيا دان (730-805م) طريقًا بحريًّا آخرَ كانت تسلكه السفن الصينية في زمنه، ويبدأ من ميناء سنلان (Sanlan) التي تُعرَف اليوم بدار السلام على الساحل الشرقي الإفريقي، مرورًا بميناء شيي (She)؛ وهي مدينة الشحر (Ash Shihr) التي تقع على ساحل حضرموت في جنوب اليمن، ثمَّ دخول خليج عُمان للوصول إلى ميناء سايكواجي(Sayiquhejie) ، أيْ مسقط على ساحل عُمان، وهو ميناء وصول رئيس للسفن الأُخرى القادمة من الصين، ثمَّ التوجُّه في خليج عُمان إلى ميناء مزون (Meixun)؛ أيْ صحار (Sohar)، ومنها الإبحار في الاتجاه الشمالي الغربي عبر الخليج الفارسي إلى ميناء باليهمونان (Balihemonan)؛ وهي المنامة في دولة البحرين اليوم، وصولًا إلى المحطة النهائية في الخليج التي ينتهي عندها خط سير السفن الأُخرى القادمة من الصين وشرق إفريقيا، وهذه المحطة قد تكون أحد موانئ عُمان، أو مينائي سيراف، أو الأُبُلَّة[1].

4.1.1 مخاطر الطرق البحرية:

تعرَّضت السفن التي تقصد الطريق البحري الواصل بين الموانئ العُمانية في بحر فارس ونظيراتها الصينية لمخاطر عِدَّة، أبرزها: المخاطر الطبيعية، والمخاطر التقنية، والمخاطر البشرية؛ ما أثَّر سلبًا في حركة الملاحة البحرية على ذلك الطريق والطرق المُتفرِّعة منه، بل أدّى إلى توقُّفها مُدَدًا مُعيَّنة حتى زوال الخطر.

يهدف هذا المبحث الإجابة عن الأسئلة الآتية، بناءً على تحليل المصادر العربية الإسلامية، والمصادر الفارسية، والسِّجِلّات والكتابات الصينية المُترجَمة، وتلك التي ترجمتها الباحثة:

- ما المخاطر التي أحاقت بالتُّجّار على الطريق البحري بين عُمان والخليج والصين؟
- ما الأحوال والظروف التي أدَّت إلى نشوء هذه المخاطر؟

يتضمَّن هذا المبحث استعراض المخاطر المذكورة آنفًا ومناقشتها وتحليلها، بدءًا بالمخاطر الطبيعية، فالمخاطر البشرية على اختلاف أنواعها.

1- المخاطر الطبيعية:

تتمثَّل المخاطر الطبيعية البحرية بالعواصف، والأعاصير البحرية، والأمواج العاتية، والدَّوّامات البحرية، والرياح الشديدة، والأمطار الغزيرة، والحيوانات البحرية المُفترِسة التي كانت

(1) للمزيد حول وصف جيا دان للطريق البحري. ينظر: Wan, Travel, P. 24-31

تتسبَّب في غرق السفن والمراكب التجارية. وهذا ما ذكره النوخذة الرامهرمزي[1]، واصفًا ما تعرَّض له من مصاعب ومخاطر أثناء رحلته التجارية؛ إذ قال: "... وأخذَنا الخَبُّ، والمطر، والرعد، والبرق"[2]، وقد حدث ذلك قرب السواحل الهندية؛ ما أدّى إلى تلف حمولة السفينة[3].

من المخاطر الطبيعية أيضًا: ظاهرة المَدِ والجَزْر، والشعاب المرجانية، فضلًا عن ضحالة المياه، لا سيَّما في الطريق الواصل بين البصرة وعُمان من جهة، والطريق الواصل بينهما وبين الهند من جهة أُخرى. يضاف إلى ذلك الترسُّبات النهرية على الشواطئ وكثرة الخلجان، التي تعمل على خفض منسوب المياه؛ ما يُعرِّض السفن الكبيرة لخطر الاصطدام بالقاع.

من المخاطر الطبيعية الأُخرى التي هدَّدت حياة التُّجّار والبَحّارة: الرياح الشديدة، والأعاصير الحلزونية التي تُسمّى الدردور، والنوافير المائية.[4] وقد وصف مجموعة من البلدانيين تلك الظاهرة بالقول: "في هذا البحر سحاب أبيض، يُظِلُّ المراكب، فيشرع منه لسان طويل رقيق حتى يلصق ذلك اللسان بماء البحر، فيغلي له ماء البحر مثل الزوبعة، فإذا أدركت الزوبعة المركب ابتلعته، ثمَّ يرتفع ذلك السحاب، فيُمطِر مطرًا فيه قذى البحر، فلا أدري: أيستقي السحاب من البحر أم كيف هذا؟"[5].

يوجد خطر آخر تمثَّل في الجبال الطافية، لا سيَّما عند السواحل العُمانية؛ فإذا تفاجأت سفينة ما بإحدى هذه الجبال، واصطدمت بها، تسبَّب ذلك في تدميرها؛ لذا كان البَحّارة يبذلون جهدهم في محاولة لتجنُّبها.[6] كذلك كانت الأحوال الجوية تُعوِّق حركة السفن ومسارها، وبخاصة العواصف؛ ما يضطر السفن إلى التوقُّف أيامًا عديدةً، وهذا ما حدث بين خليج البنغال وملقا (Malacca)؛ وهي مدينة فيماليزيا؛ إذ خرجت السفن عن مسارها في بحر الصين، وأدّى ذلك

---

(1) أبو محمد الحسن بن عبد الرحمن بن خلاد المشهور بالرامهرمزي. وُلِد عام 265هـ، وتُوفِّي عام 360هـ على الأرجح. كان حافظًا ومُحدِّثًا، وقد مارس القضاء في عصره، وله مقالات في الشعر. نشأ الإمام الرامهرمزي - مطلع القرن الرابع للهجرة- في رامهرمز (Ramhormoz)؛ وهي مدينة إيرانية تقع شرق محافظة خوزستان. طلب الإمام العلم، وارتقى حتى علا شأنه، وتُوفِّي عام 360هـ/970 م في المدينة نفسها؛ وهي مدينة رامز بالفارسية، وتقع في إيران شرق محافظة خوزستان.

(2) شهريار، بزرك. عجائب الهند. (د.ط)، هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، دار الكتب الوطنية، أبوظبي: 2010م، ص47. (سيشار إليه لاحقًا: بزرك، عجائب).

(3) محمد، قاسم عمر علاوي. الموانئ التجارية الهندية في العصر العباسي (132-656هـ/749-1258م)، رسالة ماجستير غير منشورة – جامعة الموصل:2020م، ص49. (سيشار إليه لاحقًا: محمد، الموانئ).

(4) إعصار فوق البحر ينشأ عن تفاعل نوعين من الرياح المتضادة، يدوران حول نطاق جوي منخفض الضغط والحرارة؛ ما يُؤدّي إلى تكاثف بخار الماء في هذا النطاق، فيبدو بصورة عمود يصل بين البحر والسَّحاب. ينظر: فوزي، حسين. حديث السندباد، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة: 1943م، ص84. (سيشار إليه لاحقًا بـ: فوزي، حديث).

(5) السيرافي، رحلة، ص22؛ الإدريسي، نزهة، ج1، ص90.

(6) محمد، الموانئ، ص50.

إلى ضياعها في عُرْض البحر. ومن ذلك أيضًا ما ذكره أبو دلف[1] بقوله: "... أنَّ كلَّه بره (Kallah في مملكة الزابج) منتهى مسير المراكب، لا يتهيَّأ أنْ تتجاوزها إلّا غرقت". وكذلك السُّحُب المُظلِمة التي تجعل البحر ليلًا أيامًا عديدةً؛ فلا ينقطع عنه المطر كما حدث في سرنديب[2] وكولم ملي[3] (Kollam-Milly)، فضلًا عن أوقات الإغلاق، وما يصحبها من مخاطر.

أمّا الصخور المرجانية، التي تمتدُّ مسافات طويلة تحت الماء، فقد مثَّلت صعوبات وعوائق شديدة أمام حركة الملاحة - على اختلاف أنواعها- في خليج البنغال، وبحر القلزم (البحر الأحمر)[4]، والطريق البحري المُفْضي إلى ميناء جاوة.

من المخاطر الطبيعية التي ذكرتها المصادر الصينية: الرياح الشديدة التي تُؤثِّر في حركة السفن، فتُغيِّر اتجاه مسارها إلى جُزُر وأماكن محفوفة بالمخاطر، وذات مياه ضحلة تعجُّ بالصخور؛ ما يتسبَّب في ارتطام السفن بها، ثمَّ انشطارها أو إحداث شقوق في هياكلها، فتتسرَّب المياه داخلها؛ ما يُؤدّي إلى غرقها[5].

وكذلك الحيوانات البحرية المُفترِسة، وبخاصة أسماك القرش، التي تُعَدُّ الخطر الأبرز الذي تُواجِهه السفن؛ نظرًا إلى ضخامتها، وكِبَرِ حجم بعض أنواعها، مثل أسماك قرش المنشار التي قد يصل طول الواحدة منها إلى (100) جانغ تشي (gong chǐ) (公尺)؛ أيْ (100) متر، ويُمكِنها شطر السفينة إلى نصفين. إضافةً إلى الحيتان التي قد تقلب السفن، وتُغرِقها بمَنْ فيها من بَحّارة وحمولة[6].

(1) الخزرجي، مسعر بن المهلهل. رحلة أبي دلف. تحقيق: جنان عبد الجليل محمد الهماوندي، دار الكتب العلمية، بيروت: 2013م، ص41. (سيشار إليه لاحقًا: الخزرجي، رحلة).
(2) تقع في شمال المحيط الهندي إلى الجنوب الغربي من خليج البنغال في قارَّة آسيا، ويفصلها عن شبه القارَّة الهندية خليج منار ومضيق بالك.
(3) تقع في شمال المحيط الهندي إلى الجنوب الغربي من خليج البنغال في قارَّة آسيا، ويفصلها عن شبه القارَّة الهندية خليج منار ومضيق بالك.
(4) السيرافي، رحلة، ص11-112.
(5) WAN, Lei, Hardships from the Arabian Gulf to China: The Challenges that Faced Foreign Merchants Between the Seventh and Thirteenth Centuries, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, No. 57. Riyadh: 2020, p. 4-6. (Wan, Hardship :سيشار إليه لاحقًا)
(6) WAN, Hardship, p. 8.

2- **المخاطر البشرية:**

تُصنَّف المخاطر البشرية إلى نوعين، هما:

أ- **القرصنة:**

تُعَدُّ القرصنة أحد أبرز المخاطر البشرية التي واجهتها السفن التجارية وحركة الملاحة البحرية، وقد تمثَّل ذلك باعتراض القراصنة (لصوص البحر) السفن التجارية، وقطع الطرق أمامها، وأمام مراكب التُّجّار والمسافرين؛ للاستيلاء على سفنهم وأموالهم [1].

تشير المصادر إلى وجود كثير من القراصنة في المناطق التي كانت السفن التجارية تمرُّ بها؛ إذ اتخذ هؤلاء القراصنة أوكارًا لهم في عدد من المناطق التي تنعدم فيها حماية السفن. وفي هذا السياق، أشار المُؤرِّخ الكوفي[2] إلى مجموعات من القراصنة التي كانت تعيث في البحر فسادًا، مثل: قراصنة ساحل غوجارات [3] (Gujarat)، وقراصنة ساحل ديبل[4] (Debal)، وقراصنة ساحل مليبار (Malabar Coast)[5]، مُستعرِضًا أبرز قبائلهم، وهي: قبائل الكامرة الزط[6]، وقبائل الميد[7]، ثمَّ ضرب مثالًا على ذلك بمجموعة من شُذّاذ الآفاق وقراصنة البحر من النكامرة (Nakamara)[8] الذين هاجموا إحدى السفن، وقتلوا بعض رُكّابها، مُنوِّهًا بأنَّ كثيرًا من سُكّان غوجارات ومليبار كانوا قراصنة، حتى إنَّهم وجدوا تحفيزًا على ذلك من باسوه الذي كان حاكمًا لمدينة فانكور، وامتهن السرقة، وقطع الطرق. وقد ذكر الكوفي أنَّ قراصنة ساحل مليبار كانوا على درجة عالية من التنظيم والتدريب والتخطيط؛ إذ تخصَّصوا بالإغارة على أنواع مُعيَّنة من المراكب الشراعية؛ نظرًا إلى سهولة هذا النوع من السطو وسرعته [9].

---

(1) محمد، الموانئ، ص51؛ إبراهيم، سفيان ياسين. القرصنة في بحر الهند خلال العصر العباسي (656/132هـ/749-1258م). مجلَّة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية، مج11، العدد (2)، 2016م، ص42. (سيشار إليه لاحقًا بـ: إبراهيم، القرصنة).

(2) الكوفي، علي بن حامد بن أبي بكر. تاريخ الهند ومقرر فتح السند (ججنامة). دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق: 1991م، ص97. (سيشار إليه لاحقًا بـ: الكوفي، تاريخ).

(3) ولاية تقع شمال غرب الهند.

(4) مدينة عريقة في السند جنوب باكستان، ومنها دخل الإسلام في جنوب آسيا، وهي تُعرَف اليوم بمدينة كراتشي.

(5) مليبار (أو مالابار): منطقة في جنوب الهند، تقع بين غاتس الغربية وبحر العرب.

(6) مجتمع زراعي تقليدي في شمال الهند وباكستان.

(7) قبائل هندية سكنت قرب السواحل البحرية، واشتُهِر أفرادها بعمليات القرصنة وقطع الطرق البَرِّيَّة والبحرية. ينظر: ابن خرداذبة، المسالك، ص62؛ الهندي، أطهر مباركبوري. العرب والهند في عهد الرسالة، ترجمة: عبد العزيز عزت عبد الجليل، الهيئة المصرية العامة للكتاب: 1973م، ص45؛ محمد، الموانئ، ص51.

(8) ينظر هذا الاسم في: الغامدي، سعد بن حذيفة. الفتح الإسلامي لبلاد وادي السند (92-9هـ/711-715م)، جامعة الملك سعود، الرياض: 1408هـ/1988م، ص30.

(9) ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص39؛ محمد، الموانئ، ص51.

وممّا يُؤكِّد تنامي أنشطتهم العدوانية في تلك المناطق، ما ذكره ماركو بولو (Marco Polo) (1254-1324م) عن كثرة القراصنة الذين يطوفون كل عام في هذه البحار بأكثر من مئة مركب صغير، ويستولون على جميع السفن التجارية التي تمرُّ بذلك الطريق، وينهبونها، ويأخذون معهم إلى البحار زوجاتهم وأطفالهم من جميع الأعمار، فيَظَلّون في صحبتهم أثناء مكله (تطوافهم الصيفي كله[1]. وذكر ماركو بولو أيضًا أنَّ القراصنة كان لديهم طرائق مختلفة للإمساك بالسفن، منها نشر مراكبهم على مساحة تمتدُّ خمسة أميال، فإذا ظهرت سفينة أمام واحد من هذه المراكب، أعطى قراصنتها المراكب الأُخرى إشارة بالنار (ليلًا) أو الدخان (نهارًا)، أو غيرهما من وسائل الاتصال، ثمَّ يَنْقَضّون عليها في الوقت المناسب، ويسلبونها [2].

وقد أشارت مصادر عِدَّة إلى انتشار قراصنة جُزُر بحر الهند على السواحل ذات التضاريس الوعرة، والسواحل ذات الأخاديد، والسواحل ذات الجونات الصغيرة[3] التي تحجبها أشجار الأيكة الساحلية التي تُسمّى المنغروف (Mangrove)، وكذا انتشارهم بصورة رئيسة في الجُزُر الصغيرة الخالية من السكان. ومن ثَمَّ، فقد تعرَّضت هذه المناطق لغارات القراصنة المُتكرِّرة، لا سيَّما السفن التي تمرُّ بها في طريقها إلى الصين، وكذلك السفن التي تقصد ساحل الهند الشرقي، والسفن المُبحِرة نحو الساحل العربي.

ومن الثابت تزايد نشاط القراصنة في مناطق جُزُر بحر الهند؛ نظرًا إلى طبيعتها الجغرافية التي تُسهِّل عليهم تنفيذ العمليات المُسلَّحة، يضاف إلى ذلك ندرة الطرق البحرية الصالحة للملاحة، وتعرُّضها لسوء الأحوال الجوية والعواصف والأمطار الغزيرة[4]؛ ما يضطر السفن إلى الإبحار قرب هذه الجزر. قال ابن بَطّوطة في ذلك: "لمّا وصلنا إلى الجزيرة الصغرى بين هنّور[5] فاكنور،[6] خرج علينا الكُفّار في اثني عشر مركبًا حربيًّا، وقاتلونا قتالًا شديدًا، وتغلَّبوا علينا، فأخذوا جميع ما عندي ممّا كنت أَدَّخِره للشدائد، وأخذوا الجواهر واليواقيت التي أعطانيها مَلِك سيلان، وأخذوا ثيابي والزُّوّادات التي كانت عندي ممّا أعطانيه الصالحون

---

(1) بولو، ماركو، رحلات ماركو بولو، ط2، ترجمة: عبدالعزيز جازيد، ج3، ط2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة: 1995م، ص70. (سيشار إليه لاحقًا: ماركو بولو، رحلات).

(2) المرجع نفسه ، ج3، ص70؛ محمد، الموانئ، ص51.

(3) رُبَّما تعني مناطق صغيرة مُنخفِضة محصورة بين أراضي مرتفعة.

(4) السيرافي، رحلة، ص111؛ ابن الفقيه، البلدان، ص72؛ إبراهيم، القرصنة، ص45.

(5) تقع على خَوْر كبير تدخله المراكب الكبيرة، وهي على بُعْد نصف ميل من البحر. ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص33.

(6) مدينة كبيرة تقع على خَوْر، وفيها قصب السكر والطيب الذي لا مثيل له في تلك البلاد، وفيها جماعة من المسلمين يُسمّى كبيرهم حسين السلاط، وفيها قاضٍ وخطيب، وقد أنشأ فيها حسين السلاط مسجدًا لإقامة صلاة الجمعة. ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص98.

والأولياء، ولم يتركوا لي ساترًا خلا السراويل، وأخذوا ما كان لجميع الناس، وأنزلونا بالساحل"[1]. وقد امتدَّت أعمال القرصنة لتشمل جزيرة كلَّه [2]؛ إذ قال الزهري [3] في ذلك: "... وأهلها يخرجون في المراكب، يقطعون الطريق على الناس في البحر، ويأكلون أموال التُّجّار".

لقد انتشرت أعمال القرصنة على نطاق واسع حتى وصلت بحر العرب، وخليج فارس، وساحل بلاد الزنج [4]؛ إذ لم تَخْلُ طرق التجارة المارَّة ببلاد العرب من مخاطر هجمات اللصوص وقُطّاع الطرق. ومن ذلك ما رواه ابن خرداذبة[5] عن تعرُّض طريق البصرة-عُمان-الهند لعمليات قرصنة قرب البحرين؛ إذ قال عن البحرين: "... وأهلها لصوص يقطعون على المراكب"، وقد اشتُهِرت جزيرة سقطرى [6] بأنَّها أحد أوكار القراصنة؛ إذ كانت السفن المتجهة إلى عدن وموانئ ساحل بلاد الزنج تتعرَّض لخطر الإغارة عليالقراصنة ((اء القراصنة[7] .

وبالمثل، فقد انتشرت أعمال القرصنة على أيدي أمراء الحرب كما هو حال مملكة سامبوجا (فو-تيش-جوا Fo-qi-guo) في جُزُر سوندا العظمى (Greater Sunda Islands)[8]. ومن ذلك، ما أورده شو جو-كوا (Chau Ju-kua) (趙汝适) (1170-1231م) من أنَّ أيَّة سفينة أجنبية تُبحِر في مياه هذه المملكة، ولا تتوقَّف فيها، تتعرَّض للإغارة وقتل كلِّ مَنْ عليها[9].

وتأسيسًا على ذلك، أصبحت مملكة سامبوجا مركزًا للسفن (المُصادَرة)؛ ما عاد عليها بالنفع نتيجةً لموقعها الاستراتيجي، وإجبارها التُّجّار الأجانب على المرور بها[10].

---

(1) ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص98.

(2) جزيرة من جُزُر الزابج (جاوة)، وهي - بلاد الصين، وبينهما مسيرة شهر في البحر، وأقلُّ من ذلك إذا كانت الرياح مواتية. وهى مُنصِّف المسافة من الصين إلى أرض العرب، وفيها مجمع الأمتعة من الأعواد، والكافور، والصندل، والعاج، والرصاص القلعي، والأبنوس، والبقم، والأفاوية كلها، وغير ذلك ممّا يَتَّسِع، ويطول شرحه. أمّا مَلِك هذه الجُزُر فيُعرَف بالمهراج. السيرافي، رحلة، ص 66.

(3) الزهري، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر. كتاب الجغرافية. تحقيق: محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة: (د.ت)، ص32. (سيشار إليه لاحقًا: الزهري، الجغرافية).

(4) أطلقه الجغرافيون المسلمون في القرون الوسطى على سكان الساحل جنوبي الشرقي لإفريقيا. ينظر: Bagley, F. R. C.; et al. (1997). The Last Great Muslim Empires. Brill. p. 174.

(5) ابن خرداذبة، المسالك، ص60.

(6) إحدى جُزُر بحر العرب، وهي تمتاز بموقعها الذي يصل بين بلاد الهند، وبلاد العرب، وبلاد الزنج. الحموي، معجم، ج3، ص227.

(7) عثمان، تجارة، ص120-121؛ إبراهيم، القرصنة، ص45.

(8) هي اليوم مجموعة من الجُزُر في أرخبيل إندونيسيا والملايو. ينظر: Chisholm, Hugh, ed. "Sunda Islands" . Encyclopædia Britannica. 26 (11th ed.). Cambridge University Press 1911.

(9) Chau Ju-kua. Description of Barbarous Peoples», or «Records of Foreign Nations». Imperial Academy of Sciences. September, Permanent Secretary, Vienna: 1911. P. 79.

(10) Ibid, p.11-12.

والثابت أنَّ تهديد القراصنة المستمرَّ للتُّجّار الأجانب امتدَّ ليشمل أماكن أُخرى؛ إذ تطرَّق زو يو (Zhu Yu) إلى ذلك في كتابه (حديث على المائدة) (Pingzhou ketan) (萍洲)[1]، وكذلك (Zhou Qufei) في كتابه (ملاحظات من أراضي ما بعد الممرّات) Notes from daida Lingwai) (the Land Beyond the Passes)؛ إذ تحدَّث كلٌّ منهما عن معاناة التُّجّار الأجانب الذين كانوا يُبحِرون عبر تشينلا (كمبوديا)، بالقول إنَّ السفينة الصغيرة التي تُقِلُّ عددًا محدودًا من الأشخاص كانت تُبحِر بعيدًا عن هذه البلاد؛ لأنَّ البحر يعجُّ بالقراصنة الذين لا يتورَّعون عن سرقة أيَّة سفينة لا تحطُّ رِكابها في بلدهم، أو لا تتجه إلى مملكة تشامبا (كومباديسا Campad)؛ إذ كانوا يسرقون البضائع جميعها، ويُقيِّدون كلَّ مَنْ عليها لبيعهم عبيدًا للشماليين، قائلين لهم: "ما كان يجب أنْ تأتوا إلى هنا"[2].

من جانب آخر، لا يُمكِن إغفال المخاطر البشرية الناتجة من الخلافات والصراعات السياسية التي وثَّقتها المصادر الصينية، لا سيَّما سياسات حُكّام الأقاليم المختلفة والمُتعارِضة على امتداد الطريق البحري، وقد ظهر ذلك جَلِيًّا في النهج الذي اعتمده حُكّام الأقاليم في جنوب شرق آسيا والصين؛ إذ كان شائعًا حرصُ بعض حُكّام الأقاليم على تنشيط الحركة الاقتصادية وتطويرها في بلادهم، عن طريق منح التُّجّار امتيازات واستثناءات خاصة؛ تحفيزًا لهم على القدوم إلى بلادهم، ولكنْ ما إنْ يطرأ تغيير سياسي في منطقة ما، أو يحتل حاكم أو أمير مناطق مُعيَّنة، حتى يُسارِع أتباعه إلى سرقة التُّجّار والمسافرين عند مرورهم بالمناطق التي تخضع لسيطرتهم، وهذا ما حدث فعلًا داخل الأراضي الصينية؛ إذ قدَّم الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) 顽劣، نقلًا عن الكاتب الصيني مابيتو جينكاي (Mabito Genkai)[3]، وصفًا لرحلة أستاذه الراهب البوذي جانجين (Jianzhen /Ganjin) (688-763م) إلى الشرق عام 779م[4]، وأفاد بأنَّ أحد

---

(1) Pingzhou, ketan. An Encyclopedia on Chinese History, Literature and Art. http://www.chinaknowledge.de/Literature/Novels/pingzhouketan.html.
(أُطِّلِع عليه بتاريخ: 20 كانون الأول (ديسمبر) 2022م).

(2) Wan. Hardship, PP. 12-13.

(3) Ibid., P. 8-9

(4) Bingenheimer, Marcus. “A Translation of the Tōdaiwajō tōseiden 唐大和上東征傳.” (Part 1) The Indian International Journal of Buddhist Studies No.4 (2003), 168-189. ISSN: 0972-4893.
(اطُّلِع عليه بتاريخ: 20 كانون الأول (ديسمبر) 2022م).
كان العنوان الصيني قبل الترجمة: (唐大和尚上東征傳)؛ أيْ:
“The Great Monk of Tang Dynasty Expedition to the Eas”. (The Great Master of the Tang Travels East).
ينظر أيضًا:

الأمراء الإقليميين الذين كان في ضيافته يحتجز سفنًا لتُجّار من بلاد فارس، وأنَّه يستولي على سفينتين أو ثلاث سفن كل عام، ويُصادِر بضائعها، ثمَّ يبيعها، ويستعبد مَنْ كان على متن كلٍّ منها، وذلك في المنطقة التي يستغرق عبورها من الشمال إلى الجنوب مَدَّة ثلاثة أيام، مُبيّنًا كيف امتلأت القرى في تلك المنطقة بالعبيد نتيجةً لذلك. وكان الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) قد ذكر في موضع آخر أنَّه يقصد بالسفن الفارسية تلك التي تجيء من مناطق انتشار الحضارة الفارسية في بحر فارس والجزيرة العربية، وأنَّه لا يقصد بها السفن القادمة فقط من بلاد فارس (إيران اليوم)(1).

وترى الباحثة أنَّ استخدام هذه التسمية (السفن الفارسية) يحتمل تفسيرًا مفاده أنَّ المقصود بهذه السفن هو تلك السفن القادمة من بحر فارس آنذاك، فدَرَجَت عليها تسمية السفن الفارسية؛ سواء أكانت قادمة من إيران، أو من الموانئ العُمانية. وهذا يُشبِه وصف أبي زيد السيرافي للسفن المختلفة في موانئ بحر فارس، والمُبحِرة إلى الصين؛ إذ نعتها بالسفن الصينية(2)؛ لأنَّها كانت مُتوجِّهة إلى الصين، وهو ما ينطبق أيضًا على أبواب المدن الإسلامية، مثل مدينة بغداد المُدوَّرة التي أُطلِق على أبوابها الأربعة أسماء المناطق التي تُؤدّي إليها، وهي: باب الشام، وباب البصرة، وباب خراسان، وباب الكوفة(3). وينطبق ذلك أيضًا على بوّابة بغداد في مدينة الرقَّة العبّاسية، التي قُصِد بها البوّابة التي تُفْضي إلى بغداد. وكذا الحال بالنسبة إلى باب الخليل وباب دمشق في مدينة القدس(4).

وقد سبق القول أنّ، فقد شهدت جميع مناطق بحر الصين الجنوبي والشرقي وجودًا مُكثَّفًا للقراصنة الذين دأبوا على نهب كثير من السفن الأجنبية والسفن الصينية التي تُبحِر على امتداد المدن الساحلية في عهد أُسْرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م). وقد ذكر الباحث الصيني وان لي (Wan Lie) أنَّ المقصود بلفظ (القراصنة) المشار إليه في وثائق سونغ هو قُطّاع الطرق البحرية، واستشهد بإحصائيات أعدَّها المُؤرِّخ الياباني (Jitsuzo Kuwahara) (1871-1931م) استنادًا إلى المعجم الجغرافي لمقاطعة لينان (Lin’an) في عهد شيانتشون في

Zhou, Yuzhi. Ganjin: From Vinaya Master to Ritsu School Founder. Journal of Asian Humanities. Kyushu University. 1, 2016, Pp. 47-52.

(1) Wan, Hardship, Pp. 8-9.

(2) السيرافي، أبو زيد حسن بن يزيد (ت: بعد 330 هـ). أخبار الصين والهند، ص111. (سيشار إليه لاحقًا: السيرافي، أخبار).

(3) للمزيد من التفاصيل عن أبواب بغداد، ينظر: مكية، محمد. بغداد. دار الوراق للنشر، لندن، ط1، 2005م، ص60-61.

(4) Damascus Gate, Bāb al-ʿĀmūd. https://www.islamicarchitecturalheritage.com.
(اطلع عليه بتاريخ 10 كانون الأول (ديسمبر) 2022م).

مملكة سونغ الجنوبية (Gazetteer of Lin'an during the Xianchun Reign of the Southern Song)[1]، على مدار (140) عامًا، أو نحو ذلك. وقد أفاد هذا الباحث بوقوع ثمانية حوادث رئيسة تتعلَّق بقُطّاع الطرق البحرية في مقاطعة فوجيان وحدها؛ أيْ بمُعدَّل حادث واحد كل سبعة عشر عامًا أو ثمانية عشر عامًا. وفيما يأتي بعض الأمثلة على ذلك[2]:

- في الشهر الأوَّل من فصل الربيع للسنة الخامسة من حكم شاوشينغ (Shaohxing) 绍兴市؛ أيْ عام 1135م، هاجم (Zhu Cong) (朱聰) ميناء خانفو.
- في الشهر الرابع من فصل الصيف للسنة السادسة من حكم شاوشينغ؛ أيْ عام 1136م، تمكَّن المبعوث (مبعوث الإمبراطور) من إخضاع لص البحر المَدعُوِّ (鄭慶; Zheng Qing).
- في السنة الثالثة عشرة من حكم شاوشينغ، أيْ عام 1143م، ظهرت مجموعات كثيرة من قُطّاع الطرق البحرية في المناطق الجبلية الوسطى، الذين كانوا مُتحالِفين ومُتكاتِفين، لكنَّ مُفوِّض الشرطة يي مينجدي (Ye Mingde) (葉夢得) أخضعهم جميعًا.
- في السنة الخامسة عشرة من حكم شاوشينغ، أيْ عام 1145م، هاجم لص البحر تشين شياوسان (Chen Xiaosan) (陳小三) ميناء فوشو[3] (Fuzhou)Fushu 福州 ، لكنَّ مُفتِّش الشرطة (Bi Xue) تصدّى له، وألقى القبض عليه حيًّا.
- في السنة الثامنة من حكم شويندا‌و (Qiandao) 乾道؛ أيْ عام 1172م، هاجم البرابرة (pi-she-ye) (毘舍)[4] ميناء فوجيان (Fujian).

---

(1) لتعرُّف المزيد عن هذه الإحصائية، ينظر:
https://www.loc.gov/resource/gdcwdl.wdl_13549/
(اطُّلِع عليه بتاريخ: 20 كانون الأول (ديسمبر) 2022م).

(2) Wan Hardships. Pp. 24-25; Jitsuzo, Kuwahara, Feng You, trans., The Sino-West Commercial Communication History during the Tang, Song, and Yuan Dynasties. Pp 156–157.

(3) مدينة فوشو Fushu في الضواحي الغربية لطوكيو. للمزيد من المعلومات حول مدينة فوشو، ينظر الصفحة الرسمية للمدينة:
http://honyaku.j-server.com/LUCFUCHU/cdata/lucfuchu0_jaen.html

(4) هم من سُكّان جزيرة لوزون في الفلبين اليوم. للمزيد من التفاصيل، ينظر:
Admiral Yi Sun-sin/Pi-She-Yeh: The Ancient Filipino Pirates in China (12th Century AD).
https://aminoapps.com/c/world-history/page/blog/pi-she-yeh-the-ancient-filipino-pirates-in-china-12th-century.

- في الشهر الرابع من فصل الصيف للسنة الحادية عشرة من حكم جيادينغ (Jiading) 嘉慶帝؛ أيْ عام 1218م، هاجم قاطعا الطرق البحرية وانغ تسي تشينغ (Wang Zinqing) (王)، وتشاو زيكيه (Zhao Xique) (趙希卻) وآخرون ميناء خانفو، لكنَّ الحاكم تشن ديكسيو (Zhen Dexiu) (真德秀) أرسل قواته إليهم، وتمكَّن من إلحاق الهزيمة بهم.
- في السنة الخامسة من حكم تشوانغ تسونغ (Zhuangzong) 莊宗 ، أيْ عام 1232م، هاجم بعض قُطّاع الطرق البحرية ميناء خانفو، لكنَّ تشن ديكسيو (Zhen Dexiu) (真德秀) هزمهم؛ ما دفع قُطّاع الطرق هؤلاء إلى الهرب.
- في السنة العاشرة من حكم (Xianchun) 咸淳 ، أيْ عام 1274م، تمكَّن بعض قُطّاع الطرق البحرية من نهب ميناء خانفو، لكنَّ مُفتِّش شرطة التجارة البحرية (Pu Shoucheng) (蒲寿晟) والمُفتِّش (Pu Shougeng) (蒲寿庚) تمكَّنا من رصدهم، وطردهم.

من الجدير بالذكر أنَّ هذه الحوادث جميعها وقعت في مقاطعة فوجيان (Fujian) 福建省 وحدها، ولم تتوافر إحصائيات من مقاطعات أُخرى تعرَّضت لأعمال قرصنة ونهب، علمًا بأنَّ نشاط قراصنة البحر لم يقتصر فقط على مقاطعة واحدة.

ب- قطع الطرق:

ارتكب أمراء الحرب كثيرًا من أعمال السرقة والنهب والبطش والتنكيل؛ إذ ورد في السِّجِلّات الصينية ما يُفيد بتعرُّض آلاف من التُّجّار العرب والفُرْس للسلب والقتل في مدينة يانغتشو (扬州市 Yangzhou) على يد القائد تيان شنغونغ (Tian Shengong) ((田神功) الذي عُهِدَ إليه بتنظيم حملة عسكرية للقضاء على حركة التمرُّد التي قادها ليوز هان (Liu Zhan) (劉展) ضد الإمبراطور الصيني عام 760م؛ إذ استغلَّ العمليات العسكرية المُوجَّهة إلى قمع التمرُّد، وعَمَدَ إلى قتل عدد كبير من التُّجّار العرب والفُرْس، فضلًا عن سلب السُّكّان أموالهم[1].

(1) Wan, Hardship, p.20.

ومن ذلك أيضًا التمرُّد الذي قاده هوانغ تشاو (Huang Chao)黃巢، وأطلقت عليه المصادر العربية اسم بانشوا ويانشو[1]؛ إذ احتلَّت قوّاته مدينة خانفو Quanzhou عام 879م؛ أيْ في عهد الإمبراطور (Xizong Tang) (唐僖宗) (873-888م)، وقتلت نحو (120) ألف تاجر أجنبي، غالبيتهم من المسلمين، وآخرون من المسيحيين واليهود والزرادشتيين[2].

يضاف إلى ذلك عمليات قطع الطرق التي نفَّذها قراصنة البحر خارج بحر الصين، مثل: الهجوم الذي تعرَّض له الطريق التجاري البحري المارُّ بمنطقة (Champa) على ساحل فيتنام الجنوبي، والهجوم الذي ورد ذكره في المصادر الصينية، ومنها نصوص سونغ هوياو التي حملت عنوان (مسودة خلاصة وافية عن عهد أُسْرة سونغ). وفيما يأتي بيان لذلك[3]:

في اليوم الثامن والعشرين من الشهر الحادي عشر للسنة الثالثة من حكم شيويينداو (Qiandao) 乾道، وهو إمبراطور مملكة سونغ الشمالية (1100-1161م)؛ أيْ عام 1167م، وبحسب ما ورد في سِجِلّات الدعاوى القضائية المُتعلِّقة بتُجّار ووشي ديان (Wu-shi dian) (烏師點) وآخرين، وجميعهم من داشي Dashi (大食)[4]؛ أيِ العرب، فإنَّ رجلين ثريان، هما: فوجي (Fo-ji) (佛記)، و(شيا- لو- تشي) (Xia-luo-chi) (霞囉池)، جهَّزا بضاعة من الصَّدَف، واللُّبان، والعاج، وما شابه؛ بُغْيَةَ دفعها إتاوة إلى الإمبراطور سونغ العظيم The Great Emperor in Song Dynasty 大宋傳奇之趙匡胤[5]. وبعد أنْ وضع الرجلان البضاعة خارج ميناء تشامبا (كومباديسا) (Campad) بصورة مُؤقَّتة، أرسل إليهما زعيم محلي بعض الصينيين من مواليد الصين (تانغ رن (Tang Ren 唐人، وبرابرة تشامبيين الأصل على متن قارب؛ لإقناعهما مع تُجّار آخرين بدخول ميناء تشامبا مع بضاعتهم، وما إنْ دخل التُّجّار الميناء حتى احتُجِزوا فيه، واستولوا هؤلاء المرتزقة على بضاعتهم الثمينة، تاركين للتُّجّار العرب بعض اللُّبان والعاج، ثمَّ أرسل الزعيم المحلي مبعوثين من بلاده إلى بلاط

(1) السيرافي، أخبار الصين والهند، ص61.

(2) Wan, Hardship, p.10, 20.

(3) Song, huiyao. Drafted Compendium of the Song Dynasty. (Wan, Hardship, p.11).

(4) **داشي (Dashi):** اسم أطلقه الصينيون على العرب والفرس، وقصدوا به جميع الأُمم في العراق، وفي مختلف الأقاليم، والممالك، والخانات، والمحميات التي كانت تحت حكم الخلافة العبّاسية. ينظر: http://www.chinaknowledge.de/History/Altera/dashi.html (أطلع عليه بتاريخ 25 أيار (مايو) 2023م).

(5) المقصود هو الإمبراطور Zhao Kuangyin ، مؤسس أسرة سونغ (960-1279). ينظر: Hung, Hing Ming, Ten States, Five Dynasties, One Great Emperor: How Emperor Taizu Unified China in the Song Dynasty, Algora Publishing 2014.

الإمبراطور سونغ العظيم، حاملين معهم البضاعة المسروقة لتقديمها إتاوة مُستحَقَّة على بلده، ثمَّ عَمَدَ هذا الزعيم إلى قتل عدد من أفراد الداشي (العرب) المُحتجَزين لدي، وهو أمر مُحزِن حقًّا[1].

ج- نقص الغذاء:

من أخطار البحر المُحدِقة بالبَحّارة والمسافرين على متن السفن، خطر نقص الغذاء؛ ما اضطر البَحّارة إلى الصيد، وتعريض أنفسهم للخطر. وهذا ما ذكره وان لي (Wan Lie)[2] في مقالة له، نقلًا عن مصدر صيني يعود تأريخه إلى عام 1127م (521هـ)، جاء فيها[3]:

"… One may guess that at the very beginning of the journey, the ship was full of food in preparation for the voyage. As time passed and no harbor was found to re-supply, catching fish became the only way to continue to feed the crew; however, catching fish was also a demanding and risky job…"

وفيما يأتي ترجمة النص المذكور آنفًا من هذه المقالة:

"... قد يفترض المرء أنَّ السفينة في بداية الرحلة تكون مليئة بالطعام؛ استعدادًا للرحلة. (لكنْ) بمرور الوقت، [4] وتعذُّر الوصول إلى أيِّ ميناء للتزوُّد بالطعام، أصبح صيد الأسماك هو السبيل الوحيد للاستمرار في توفير الطعام للطاقم. ولا شكَّ في أنَّ هذا العمل (صيد الأسماك) هو من الأعمال الشاقَّة والمحفوفة بالمخاطر...".

د- نقص الدواء:

إذا أُصيب أحد البَحّارة بمرض ما وهو في عُرْض البحر، فإنَّ بقية البَحّارة يسارعون إلى التخلُّص منه، بإلقائه في البحر حيًّا؛ نظرًا إلى عدم توافر الدواء، وخشيةً من الأمراض المُعْدِية، وعدم وجود أماكن معزولة على ظهر السفينة لأصحاب الأمراض المُعْدِية. وقد شاع في ذلك الوقت تعرُّض البَحّارة للإصابة بالأمراض؛ ذلك أنَّهم ينامون في أماكن ضيّقة ومُزدحِمة، فضلًا

---

(1) Wan, Hardship, p.11

(2) Ibid., P. 15.
لتعرُّف المزيد عن مخاطر نقص الطعام أثناء الرحلات البحرية، ينظر: المصدر نفسه، ص14-15.

(3) Zhou Qufei 周去非. [Song dynasty]. "Scroll 3, Hanghai waiyi (Maritime Routes and Alien Countries)". In Lingwai daida jiaozhu 嶺外代答 [Notes from the Land Beyond the Passes]. 1127. Reprint. Yang Wuquan 楊武泉, annotator. Beijing: Zhonghua shuju, 1999, pp95–147.

(4) تعتقد الدراسة أنه مع مرور وقت أطول من المتوقع للرحلة بسبب انحراف السفينة عن اتجاهها الصحيح؛ نتيجةً لهبوب الرياح العاتية، واشتداد الحَرّ، أو تغيُّر اتجاه الرياح. أو في حال دخول السفينة في مياه ضحلة، وجنوحها بين الصخور، يكون الرُّبّان والتُّجّار على متن السفينة قد استهلكوا ما لديهم من طعام، وذلك لتعذُّر إعادة التزوُّد بالمؤن، أو عدم العثور على ميناء مناسب وآمن لإعادة التزوُّد بالمؤن بعد انتهاء المشكلة.

عن وجود بضائع قد تكون تالفة على متن السفن، وكذلك نقل حيوانات بعضها مصاب بأمراض عديدة؛ فكل ذلك يُؤدّي إلى انتشار الأمراض، وتفشّي العدوى التي قد تكون مميتة بين البَحّارة [1].

وبناءً على تحليل المصادر العربية الإسلامية والمصادر الفارسية، أو تلك المُترجَمة عن اللغة الصينية بلغات مختلفة، فقد توصَّلت الدراسة إلى تحديد ماهية المخاطر التي تعرَّض لها التُّجّار أثناء تردُّدهم على الصين. ولا شكَّ في أنَّ ما أوردته الدراسة من أمثلة على ذلك لا يُمثِّل سوى نَزْرٍ يسيرٍ من الأهوال التي عاناها هؤلاء التُّجّار في رحلتي الذهاب والإياب، وقد تُفصِح الدراسات مستقبلية عن مزيد من المخاطر التي أودت بأرواح الآلاف من التُّجّار المسلمين والصينيين على حد السواء على الطريق البحري الموصِل إلى الصين، وفي المدن والموانئ الصينية، ضمن نطاق البحث الأثري لبقايا السفن المغمورة بالمياه.

ختامًا، فقد انتهت الدراسة إلى تأكيد الدور الفاعل للتُّجّار المسلمين في تنشيط الحركة التجارية بين عُمان والصين، بالرغم من عديد المخاطر والتحدِّيات التي لم تَنَلْ من عزيمة هؤلاء التُّجّار ذهابًا وإيابًا، وهو ما تناقلته كثير من المصادر العربية والصينية التي أشادت بالدور المهم للتُّجّار المسلمين الذين قَدِم معظمهم من موانئ عربية، أشهرها موانئ عُمان، وتمكُّنهم من بناء علاقات اقتصادية مع الصين، ما تزال آثارها ماثلة حتى اليوم، بالرغم من معرفتهم بمخاطر الطريق البحري الموصِل إلى الصين، وأنَّهم مُعرَّضون لفقدان حياتهم وسفنهم وأموالهم فيها.

2.1 موانئ الطريق البحري بين عمان والصين:

حَفَلَ ساحل عُمان بعدد من الموانئ التي أدَّت دورًا اقتصاديًّا بارزًا في تنشيط حركة التجارة بين بحر فارس وخليج عُمان من جهة، وبين الصين وما جاورها من أقاليم مثل الهند وجنوب شرق آسيا من جهة أُخرى، لا سيَّما في العصر العبّاسي (132هـ-656هـ/750-1258م)؛ إذ شهدت موانئ بحر فارس نشاطًا تجاريًّا ملحوظًا في تلك الحقبة، وتبوَّأت مكانة مُهِمَّة على مستوى التجارة العالمية؛ ما أدّى إلى انتعاش الحركة التجارية فيها، وتدفُّق السِّلَع والبضائع على موانئها [2].

لقد حرص الصينيون على توطيد العلاقات التجارية البحرية مع الساحل العُماني لأسباب عديدة، أهمها: الموقع الاستراتيجي الذي امتاز به هذا الساحل، بوصفه بوّابة بحرية مُهِمَّة، تتدفَّق منها بضائع الصين إلى الجزيرة العربية. وكذلك الخبرات والمهارات المُتعدِّدة التي تمتَّع بها

(1) لتعرُّف المزيد عن الأمراض أثناء الإبحار، ينظر: Wan, Hardship, P. 16.
(2) القوصي، عطية. تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية. دار النهضة العربية، القاهرة: 1976م، ص47. (سيشار إليه لاحقًا: القوصي، تجارة).

العُمانيون في الملاحة البحرية، ومعرفتهم بأوقات الرياح الموسمية، وباعهم الطويل في مجال التجارة. وفي هذا السياق، صنَّف المسعودي الموانئ العُمانية ضمن أهم موانئ بحر فارس التي تربطها علاقات تجارية بالصين والهند. [1] أمّا أبو زيد السيرافي فذكر أنَّ السفن الواردة إلى ميناء خانفو كانت تأتي من عُمان [2].

وبالمُقابِل، مثَّلت الموانئ العُمانية مركزًا رئيسًا لاستيراد ما يَلزم الأسواق المحلية من مواد، ومُنتَجات، وأدوات، وبضائع. أمّا الفائض منها فكان يعاد تصديره على ظهور الإبل، عبر شبكة من الطرق البَرّيَّة، إلى المدن والقرى والتجمُّعات السُّكّانية في مختلف أرجاء الجزيرة العربية، بما في ذلك مكَّة المُكرَّمة؛ نظرًا إلى أهميتها ومكانتها الدينية، وكذا المدينة المُنوَّرة التي سعت لاستيراد الحرير والمِسْك والبهار [3] من عُمان، فضلًا عن استيراده من ميناء جدة الذي كان فرضة مكَّة [4] .

وفي الوقت نفسه، كانت الموانئ العُمانية مركز تصدير لموانئ عربية على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية، وكذا على الساحل الشرقي للقارة الإفريقية، مثل ميناء كلوة في جزيرة زنجبار الذي أطلق عليه الجغرافيون المسلمون اسم بحر الزنج[5].

ومن ثَمَّ، فإنَّ بوّابة الموانئ العُمانية كانت تُزوّد العالَم الخارجي بمختلف السِّلَع والمُنتَجات القادمة من عُمان وأرجاء الجزيرة العربية، مثل: الخيول العربية، والتمور، والمنسوجات الصوفية، وغير ذلك، بل تُزوّد السفن المُبحِرة إلى الصين بما يَلزمها من مياه عذبة ومواد تموينية، وبخاصة من مدينة صحار التي مثَّلت قصبة عُمان [6] وامتازت بوفرة مياه الآبار العذبة فيها[7].

ولا شكَّ في أنَّ الموانئ العُمانية قد أسهمت في النهوض بعُمان تجاريًّا، وتوفير كثير من فرص العمل لسُكّانها في مجالات عديدة، أبرزها: إدارة الموانئ، والإشراف على تخزين البضائع الواردة إلى الموانئ، وتجميعها في مخازنها أيامًا معدوداتٍ في انتظار نقلها إلى السفن، وهو ما يتطلَّب توظيف أفراد لتأمينها، وتأمين الموانئ، وتوفير المؤن والمواد الغذائية لبَحّارة السفن؛ استعدادًا لرحلات طويلة قد تستمرُّ شهورًا عديدةً، فضلًا عن تعيين طواقم مُتخصِّصة لإدارة الخدمات الحيوية (اللوجستية) الأُخرى التي تَلزم السفن عند رُسوِّها في هذه الموانئ والإبحار منها، وكذلك تشغيل عدد من الأفراد للعمل على أرصفة الموانئ.

---

(1) المسعودي، مروج، ج1، ص140.
(2) السيرافي، أخبار، ص111.
(3) ابن خرداذبة، المسالك، ص23.
(4) الإصطخري، المسالك، ص131.
(5) الإدريسي، نزهة، ج1، ص 49، 51، 54، 58، 61-62.
(6) السيرافي، أخبار، ص37-38.
(7) المسعودي، مروج، ج1، ص107-108.

من جهة أُخرى، أسهمت موانئ الصين والمحيط الهندي إسهامًا فاعلًا في تطوير حركة التجارة بين عُمان والصين، بل امتدَّ ذلك ليشمل إنشاء مناطق سكنية للتُّجار الخليجيين، وتعيين إمام مسلم لهم؛ لكي يَؤمَّهم في الصلاة، ويَحُلَّ خلافاتهم [1].

يروم هذا المبحث استعراض الموانئ العُمانية والموانئ الصينية التي أدَّت دورًا مُهِمًّا في تطوُّر العلاقات التجارية بين عُمان والصين، وتناولها بالتحليل والمناقشة. وكذلك بيان الأحوال ومجريات الأحداث التي كانت سائدة في الحقبة الزمنية آنذاك؛ سعيًا للإجابة عن سؤالين رئيسين، هما:

- ما أهم الموانئ العُمانية التي أثَّرت إيجابًا في الحركة التجارية بين عُمان والصين في الحقبة التي تناولتها الدراسة؟
- كيف أسهمت هذه الموانئ في تطوير العلاقات التجارية بين عُمان والصين وازدهارها؟

تُمثِّل الموانئ قنوات اتصال وتلاقح ثقافي بين الشعوب والثقافات والأُمم، وتُعَدُّ أيضًا مراكز تجارية ضخمة تُشكِّل عصب الاقتصاد، وثراء الدول والمجتمعات، ورافدًا مُهِمًّا من روافد الميزان التجاري المحلي الذي يرتكز على أربعة محاور رئيسة، هي: وسيلة النقل ودرجة ملاءمتها، والموانئ ومدى مناسبتها لحركة الملاحة، والسِّلَع ومدى قابليتها للتداول، وأسلوب التعامل مع التُّجّار [2].

فيما يأتي عرض للموانئ العُمانية التي كانت تربطها علاقات تجارية مباشرة بالصين، وكذا نظيراتها من الموانئ الصينية، وعدد من الموانئ على طريق البحري بين عُمان والصين، وبيان لمزايا كلٍّ منها.

1.2.1 موانئ بحر عُمان:

تقع الموانئ العُمانية على الساحل الغربي للبحر الذي يُسمّى بحر عُمان؛ نسبةً إلى هذه المنطقة التاريخية الضاربة في القِدَم، فيما يُمثِّل نهاية شبه الجزيرة العربية من جهة الشرق. يمتاز بحر (أو خليج) عُمان بموقعه المُتميِّز جغرافيًّا واستراتيجيًّا؛ نظرًا إلى قربه من بحر العرب (خليج عدن) وسواحل الهند، ما جعل الموانئ العُمانية همزة وصل في التجارة البحرية العالمية بين أقطار الشرق الإسلامي والشرق الأقصى.

---

(1) ابن بطوطة، رحلة، ص379.
(2) شوقي، عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية. سلسلة كتاب عالم المعرفة، العدد (151)، الكويت: 1990م، ص163-164. (سيشار إليه لاحقًا: شوقي، تجارة).

بدايةً، لا بُدَّ من ذكر نبذة سريعة عن عُمان وتاريخها وجغرافيتها قبل الحديث عن الموانئ العُمانية وما يتعلَّق بها؛ نظرًا إلى دور عُمان الفاعل في الإقليم، وانعكاس ذلك على موانئها بصورة واضحة جَلِيَّة.

مثَّلت عُمان في عصر صدر الإسلام كورة [1] على ساحل بحر اليمن. و(الكورة) مصطلح استخدمه المسلمون لوصف الوحدات الإدارية السياسية التي هي أصغر من المحافظات، وأكبر من المراكز المعاصرة [2]. وهو مصطلح مُعرَّب عن أصله اليوناني (χώρα)، وأصله اللاتيني (chora)، اللذين يعنيان الإقليم والمقاطعة، بحسب ما ورد في أوراق البردي العربية في مصر [3].

يُنسَب إلى عُمان بحر يحمل اسمها (بحر عُمان) [4] ويمتاز بمياهه العميقة. أمّا شواطئها فمحاطة غالبًا بجبال تحميها من الرياح الشديدة؛ ما أتاح إنشاء موانئ على سواحلها. وقد اكتسبت عُمان أهمية خاصة بسبب موقعها الاستراتيجي الذي جعلها مركزًا تجاريًّا رئيسًا على الساحل الغربي من الخليج، وركيزةً أساسية في تطوُّر حركة الملاحة والتجارة.

ومن ثَمَّ، فقد شكَّلت عُمان إحدى المحطات التجارية الرئيسة على الطريق البحري من سيراف إلى الصين، وفي ذلك قال سليمان التاجر: "... أكثر السفن الصينية تتجه من سيراف إلى صحار ومسقط ببلاد عُمان، ومنها تقصد المراكب إلى بلاد الهند... حتى تصل إلى الصين"[5]. وقد أكَّد ابن خرداذبة في كتاباته أنَّ "عُمان من المحطات التي يمرُّ بها الطريق البحري الذي يسلكه التُّجّار المعروفون باسم التُّجّار الرذانية؛ إذ يبدأون رحلتهم من فرنجة... ومن الأُبُلَّة إلى عُمان والسِّنْد والهند والصين"[6].

من أشهر موانئ بحر عُمان التي شهدت نشاطًا تجاريًّا ملحوظًا في الحقبة التي تناولتها الدراسة: ميناء صحار، وميناء مسقط، وميناء قلهات، وميناء البليد. وفيما يأتي بيان لذلك:

1- ميناء صحار (Sohar):

يُعَدُّ ميناء صحار أحد أقدم موانئ الساحل العُماني، وأهم محطات الطريق البحري للسفن المتجهة إلى الصين، ويقع على الساحل الغربي من بحر عُمان. وقد وصف الكاتب الصيني شو جو-كوا (Chau Ju-Kua) الميناء، قائلًا إنَّه يقع على ساحل البحر، ويصل بلاد العرب بطريق

---

(1) الكُورَةُ هي المدينة والصُّقْعُ، والجمع كُوَرٌ. ينظر: ابن منظور، لسان العرب، ج5، ص 156.
(2) رمزي، محمد. القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة 1945م، القسم الأول، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة: 1994م، ص28. (سيشار إليه لاحقًا: رمزي، القاموس).
(3) عبد الله، أمين محمود. التطور التاريخي لأقسام مصر الإدارية حتى وقتنا الراهن. من أبحاث ندوة الأقسام الإدارية في مصر. الأربعاء 25 آذار (مارس) 1998م. المجلس الأعلى للثقافة، مصر، ص50. (سيشار إليه لاحقًا: عبدالله، التطور).
(4) القزويني، آثار، ص56.
(5) السيرافي، أخبار، ص39-37.
(6) ابن خرداذبة، المسالك، ص154.

بَرِّيٍ [1]. أمّا الإصطخري (ت:346هـ/957م) وابن حوقل (331-380هـ/920-988م)، والمقدسي (336-380 هـ/947-990م): فأشاروا إلى هذا الميناء بالقول إنَّه "قصبة عُمان، وصحار من أكثر البلاد عمارةً ومالًا"[2]. وقد فصَّل المقدسي في روايته عن مدينة صحار؛ إذ قال: "ليس على بحر الصين اليوم بلد أجلُّ منه، عامر أهل حُسْن طيِّب نزه ذو يسار، وتُجّار وفواكه، وخيرات أثرى من زبيد وصنعاء". وكذلك تطرَّق المقدسي إلى وصف الأسواق والدور المبنية من الآجر والساج، قائلًا: "وله منارة حسنة... وهم (أهل صحار) في سَعَة من كل شيء، وهي (صحار) دهليز الصين، وخزانة الشرق والعراق، ومغوثة اليمن"[3].

وأمّا المهلبي فذكر أنَّ صحار كانت قصبة عُمان، "وعُمان مدينة جليلة بها مرسى السفن من السِّنْد والهند والصين والزنج، والقصبة اسمها صحار، وليس على بحر فارس مدينة أجلُّ منها"[4]. وقد ورد في عديد من المصادر أنَّ ميناء صحار كان يُزوِّد السفن المتجهة إلى الصين وغيرها من الأقاليم البعيدة بالماء العذب والمواد التموينية.[5]

وأمّا ابن جعفر فأفاد بأنَّ صاحب الساحل في صحار ما إنْ يعلم بقدوم سفينة إلى صحار حتى يُرسِل نائبًا من عنده، ويكتب مال كل رجل في رقعة باسمه، ثمَّ يُرسِل ذلك إلى صاحب الساحل.[6] وقد برَّر والي صحار هذا الإجراء المُتشدِّد في تحصيل الزكاة بقوله: "إنَّه لو انحدر أصحاب السفن إلى الأرض، فاختلط بعضهم في بعض وهم خلائق من الناس غرباء، لَما استطاع القَيِّمون بأمر أخذ الزكاة معرفتهم، ومعرفة أموالهم"[7]. وبالمثل، أكَّد سليمان التاجر أهمية ميناء صحار بوصفه محطة تجارية بحرية رئيسة على الطريق البحري الواصل بين الشرق الإسلامي والصين، مُبيِّنًا أنَّ أكثر السفن الصينية تُبحِر من سيراف إلى صحار وصولًا إلى الصين.

---

(1) Chau Ju-Kua, Trade, P.130.

(2) الإصطخري، المسالك والممالك، ص25؛ ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي الموصلي الحوقلي البغدادي. صورة الأرض. اللجنة الدولية لترجمة الروائع الإنسانية، بيروت: 1965م، ص44-45. (سيشار إليه لاحقًا: ابن حوقل، صورة الأرض)؛ المقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد (ت: 380هـ/1990م). أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم. ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة: 1991م، ص92. (سيشار إليه لاحقًا: المقدسي، أحسن التقاسيم).

(3) المقدسي، المصدر نفسه، ص92.

(4) المهلبي، المسالك والممالك، ص25.

(5) المسعودي، مروج، ج1، ص107-108.

(6) ابن جعفر، أبو جابر محمد بن جعفر . الجامع. ط3، مراجعة: أحمد بن صالح الشيخ أحمد، وزارة التراث والثقافة، سلطنة عمان: 1439هـ /2018م، ج3، ص139-140؛ الكندي، محمد بن إبراهيم. بيان الشرع. 13ج، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 1984م، ص311.

(7) المنذري، محمد بن ناصر بن راشد. صحار وتاريخها السياسي والحضاري من ظهور الإسلام حتى القرن الرابع الهجري. دار العلوم العربية للطباعة والنشر، القاهرة: 2008م، ص276. (سيشار إليه لاحقًا: المنذري، صحار).

ولقد أسهمت عوامل عديدة في النهوض بالحركة الملاحية والتجارية لميناء صحار، وهذه أهمها:

أولًا: الاستقرار السياسي؛ إذ كانت صحار تتمتَّع باستقلال ذاتي حتى الربع الأخير من القرن الثالث الهجري، بعد انتقال الحكم إلى الدولة العبّاسية (132-656هـ/750-1258م)، واستمرَّ هذا الوضع حتى منتصف القرن الخامس الهجري.

ثانيًا: تأمين صحار للطرق البحرية؛ إذ شهدت القرصنة البحرية نشاطًا ملحوظًا دام أربعين عامًا، بدءًا بعهد الإمامة الأولى، وانتهاءً بعهد الإمامة الثانية. وقد تمكَّن الإمام غسّان بن عبد الله (192-208م)(1) من التصدّي للقراصنة، وتوفير الحماية للطرق البحرية، والقضاء على القراصنة، مُستخدِمًا في ذلك الشذاة(2). وقد أشار السالمي إلى ما ارتكبه القراصنة من أعمال تخريبية، مثل إشعال حريق في سوق صحار، وتمكُّن الإمام غسّان من دحر قوّاتهم، وتأمين الطريق التجاري بين صحار والأسواق العالمية في الهند والصين وشرق إفريقيا.

ثالثًا: قرب ميناء صحار من المحيط الهندي وبحر فارس الذي كان يفصله مضيق هُرْمُز عن بحر عُمان. وقد مثَّل خليج عُمان المحطة الأخيرة للسفن المُبحِرة إلى الهند، وكانت رحلة الواحدة منها تستغرق شهرًا قبل الوصول إلى أقرب الموانئ الهندية المُواجِهة للجزيرة العربية بعد تزوُّدها بالمؤن التي تَلزمها من صحار وأسواقها.

رابعًا: قرب ميناء صحار من المحيط الهندي، حيث الرياح الموسمية التي أحسن العُمانيون التعامل معها، واعتمدوا عليها في رحلاتهم البحرية إلى الهند وشرق آسيا والصين(3).

خامسًا: اعتماد ميناء صحار مركزًا رئيسًا لاستيراد المُنتَجات الصينية، مثل الخزف، عبر طريق الحرير البحري، ثمَّ توزيعها برًّا على المدن والقرى العُمانية، وإعادة تصدير ما يزيد على حاجة الأسواق المحلية إلى أسواق الجزيرة العربية والساحل الشرقي لإفريقيا.

وقد أظهرت التنقيبات الأثرية في البلدة القديمة لمدينة صحار وجود كمِّيات كبيرة من أنواع الخزف (Ceramics) والبورسلان (Porcelain) والسيلادون (Celadon) الصيني،

(1) لم تحدِّد المصادر مكان مولد غسان بن عبد الله ونشأته. وقد تولّى الإمامة بعد الإمام الوارث بن كعب الخروصي، وتمكَّن من توفير الحماية لتجارة عُمان حتى جنوب شرق آسيا وشرق إفريقيا. تُوفِّي الإمام غسان عام 822م، ودُفِن في نزوى. ينظر: وزارة التراث والثقافة. الموسوعة العُمانية. م7، وزارة التراث والثقافة، 2013م، ص 2654.

(2) نوع من السفن سريعة الحركة، وهو أوَّل مَن استخدمها في عُمان لملاحقة القراصنة.

(3) المنذري، صحار، ص275.

حيث عُرِضت منها نماذج في متحف قلعة صحار، وهي تُمثِّل شواهد أثرية على تطوُّر مناحي الحياة في مدينة صحار، وثراء سُكّانها، والدور الفاعل لميناء المدينة في التبادل التجاري مع موانئ المحيط الهندي وساحل جنوب شرق آسيا وجُزُره عبر طريق الحرير البحري، وكذلك مع موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية والساحل الشرقي لإفريقيا، إضافةً إلى النشاط التجاري بَرًّا مع اليمن والحجاز وصولًا إلى جدة.

لقد ظلَّت صحار فرضة عامرة، وبلغت أوج تقدُّمها ورخائها في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، واستمرَّ هذا الازدهار والانتعاش الاقتصادي حتى القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، حيث تراجعت بعد ذلك حركة التجارة البحرية في مينائها، لتنتعش في الموانئ العُمانية الأُخرى، مثل: ميناء قلهات، وميناء مسقط.

2- ميناء مسقط (Muscat):

وردت أقدم إشارة إلى ميناء مسقط في خريطة الجغرافي وعالِم الرياضيات والفلكي اليوناني كلاوديوس بطليموس (Claudius Ptolemy) (100-170م تقريبًا)؛ إذ جاء في خريطة الجزيرة العربية باسم ميناء موشا بورتوس (Moscha Portus)[1]. وكذلك أشار إليه عالِم الطبيعة الروماني بليني الأكبر (Pliny the Elder) (23-79م)[2]، صاحب (موسوعة التاريخ الطبيعي) بالاسم اللاتيني أميثوسكاتا (Amithoscuta)[3]. وهو الاسم الذي تناوله بالنقاش والتحليل عددٌ من الباحثين، أمثال: خالد الوهيبي، وأسمهان الجرو التي تطرَّقت أيضًا إلى أسماء سبعة موانئ أُخرى[4] .

وقد جاء ذكر مسقط ومينائها في كتابات عديد من الجغرافيين المسلمين، مثل: المقدسي الذي أشار إلى مسقط بأنَّها أوَّل ما يَستقبل المراكب اليمنية، وأنَّها موضع حَسَن كثير الفواكة[5]، والحموي الذي أفاد بأنَّ مسقط ترفأ السفن، وتُسْقى من آبار عذبة المياه، مُبيِّنًا أنَّ مسقط كانت مرسى صحار، ومُجمَّع المراكب التي تخرج منها[6] .

---

(1) Forster, Charles. The Historical Geography of Arabia: Or, The Patriarchal Evidences of Revealed Religion: a Memoir, Duncan and Malcolm,1844, p.241

(2) كان أيضًا قائدًا بحريًّا للإمبراطورية الرومانية المُبكِّرة، وصديقًا للإمبراطور فيسباسيان (Vespasian).

(3) Foster, Ibid., p.231.

(4) الجرو، الموانىء، ص105-107.

(5) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص93.

(6) الحموي، معجم البلدان، ج5، ص149.

وفيما يختصُّ بموضع ميناء مسقط جغرافيًّا، فقد ذكر لوريمر (Lorimer)[1] أنَّ عمق خَوْر (خليج) مسقط يبلغ ثلاثة أرباع ميل (1200م)، وأنَّ اتساعه يَقْرُب من نصف ميل (800م)، وأنَّه مفتوح في الاتجاه الشمالي الغربي. وأضاف بأنَّ الجانب الغربي من الخَوْر هو رأس بَرٍّ صخري، ارتفاعه (435) قدمًا (1427م)، وطرفه ينتهي في اتجاه البحر عند نقطة تُسمّى رأس كلبوه. أمّا جانبه الشرقي فيضمُّ جزيرة مسقط التي يبلغ طولها (1300) ياردة (1322 م)، وترتفع عن سطح البحر (350) قَدَمًا (1148م). وهي جزيرة كثيرة الأثلام، وشديدة الانحدار من مختلف الجهات، وتنتهي من جهة البحر في رأس مسقط. وقد أفاد لوريمر (Lorimer) بوجود جزيرة صغيرة صخرية بين الطرف الجنوبي لجزيرة مسقط والبَرّ الرئيس، وذكر أنَّها ترتفع عن سطح البحر نحو (100) قَدَمٍ (328م)، وأنَّ على جانبيها قناة ضحلة وضيِّقة، إضافةً إلى قناة أُخرى تمتدُّ بين هذه الجزيرة وجزيرة مسقط، وتُعرَف باسم الدويرة، وأنَّ كل طرف من طرفي قاعدة خَوْر مسقط إنَّما هو شاطئ رملي[2].

لقد أسهمت عوامل عديدة في النهوض بالحركة الملاحية والتجارية لميناء مسقط، وهذه أهمها:

أولًا: الموقع الاستراتيجي لميناء مسقط، وقربه من موانئ الهند وجنوب شرق آسيا.

ثانيًا: وجود رأس صخري في ميناء مسقط، يبلغ ارتفاعه (1427) مترًا، وينتهي من جهة البحر في نقطة تُسمّى رأس كلبوه. وكذلك وجود جزيرة صخرية حمراء قرب الفحل؛ ما مثَّل علامة فارقة تُسهِّل على ربابنة السفن الاستدلال على الميناء.

ثالثًا: عمق مياه بحر عُمان مُقابِل ساحل الباطنة؛ إذ يصل عمقها إلى (500) متر. أمّا عمق المياه في خليج مسقط فهو (1200) متر؛ ما جعله موقعًا مثاليًّا لرُسوِّ السفن على اختلاف حجومها[3].

رابعًا: إبحار السفن قرب ساحل الباطنة؛ نظرًا إلى وجود تجمُّعات للقراصنة قرب ساحل مكران[4].

---

(1) لوريمر، جون غوردن (John Gordon Lorimer): دبلوماسي ومُؤرِّخ بريطاني، عمل المقيمة البريطانية في البنجاب والمقاطعة الحدودية الشمالية الغربية، ثمَّ عمل لاحقًا في منطقة الخليج العربي بوصفه مقيمًا سياسيًّا بريطانيًّا. ينظر: Lowe, Daniel A. "'Persian Gulf Tragedy': the Death and Legacy of John Gordon Lorimer". *Qatar Digital Library*. أطلع عليه بتاريخ 25 أيار (مايو) 2023م.

(2) لوريمر، السجل التاريخي للخليج وعُمان وأواسط الجزيرة العربية، القسم 2، جغرافيا، ج2، دار جارنيت ريدنج، 1995م، ص64. (سيشار إليه لاحقًا: لوريمر، السجل التاريخي)؛ الوهيبي، مسقط، ص29.

(3) الجرو، الموانئ، ص106-107؛ الوهيبي، مسقط، ص31.

(4) المريخي، سيف شاهين. القرصنة في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الأولى من قيام الدولة العربية الإسلامية وحتى منتصف القرن الثالث. في: دراسات التاريخ

خامسًا: اتخاذ خليج ميناء مسقط شكل حَذْوَةِ الحصان على امتداد (800) متر، وإحاطة الجبال به من ثلاث جهات؛ ما جعل الميناء وخَوْر المكلا في منأى من العواصف والرياح التي تَهُبُّ معظم أيام السنة، وبخاصة في فصل الصيف. ولمّا كان فصل الشتاء يمتاز بهبوب رياح شمالية غربية تتسبَّب في حدوث أمواج عاتية، فإنَّ السفن كانت تلجأ إلى خَوْر المكلا الذي يقع غرب الميناء[1]. ويُمثِّل الميناء المحاط بالجبال حصنًا طبيعيًّا، وعقبة كأداء في وجه الهجمات والغزوات الخارجية التي تحاول احتلاله والسيطرة عليه[2].

سادسًا: توافر المياه العذبة في الميناء، التي جاءت على ذكرها بعض المصادر الجغرافية، وتزويد السفن بالمواد التموينية لقربه من القرى الزراعية (مثل: سداب، والبستان) والمناطق الداخلية من عُمان.

لقد أسهمت هذه العوامل مُجتمِعة في جعل ميناء مسقط أهم الموانئ العُمانية على طريق الحرير البحري، وهو ما أشار إليه البكري في القرن الحادي عشر الميلادي؛ إذ ذكر أنَّه كان يركب البحر إلى ميناء مسقط الذي هو مُجتمَع المراكب التي تخرج من ميناء صحار[3].

3- ميناء قلهات (Qalhat):

تُعَدُّ قلهات إحدى أقدم المدن والموانئ العُمانية التي تتصل بطريق الحرير البحري المُؤدّي إلى الصين والهند وجنوب شرق آسيا، وبالموانئ الجنوبية لشبه الجزيرة العربية.

يقع ميناء قلهات على بحر عُمان عند مدخل الخليج، وهو يمتدُّ على شكل خَوْر؛ أيْ لسان بحري ممتدٍّ في اليابسة بين الجبال؛ ما جعله حصنًا ومَصَدًّا طبيعيًّا للرياح الشديدة المثيرة لموج البحر، وهو ما سهَّل رُسوَّ السفن فيه، فضلًا عن توافر إمدادات المياه فيه؛ ما جذب إليه السفن المتجهة نحو المحيط الهندي، وبحر فارس، وجنوب الجزيرة العربية، والساحل الشرقي لإفريقيا منذ وقت مُبكِّر.

الاقتصادي لمنطقة الخليج العربي في العصور الإسلامية من ظهور الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري. جامعة قطر، الدوحة: 2011م، ص35-74. (سيشار إليه لاحقًا: المريخي، القرصنة). ينظر أيضًا: الوهيبي، خالد. تطور دور ميناء مسقط الملاحي والتجاري في العصر الإسلامي الوسيط من القرن 3 هـ/ القرن 8هـ حتى بداية القرن 10هـ/ القرن 16م، من خلال كتابات الجغرافيين والرحالة والملاحين العرب والمسلمين. ندوة مسقط: التاريخ والحضارة ، م1، مركز البحوث الإنسانية ومركز الدراسات العُمانية، جامعة السلطان قابوس، مسقط: 2013م، ص30. (سيشار إليه لاحقًا: الوهيبي، مسقط).

(1) الحميري، الروض المعطار، ص559؛ الجرو، الموانئ، ص106-107؛ الوهيبي، مسقط، ص31.

(2) لوريمر، السجل التاريخي، القسم 2، جغرافيا، ج2، ص63؛ الوهيبي، مسقط، ص32.

(3) البكري، عبد الله بن عبد العزيز. المسالك والممالك. ج1، دار الكتب العلمية، بيروت، 2003م، ص282. (سيشار إليه لاحقًا: البكري، المسالك).

لا تقتصر أهمية مدينة قلهات على موقعها الاستراتيجي؛ إذ تحفل المدينة بأهمية تاريخية كبيرة؛ ذلك أنَّها أوَّل عاصمة عُمانية عرفها التاريخ قبل ظهور الإسلام بقرون عديدة، وهذا ما ذكره مالك بن فهم الأزدي حين هاجر بقومه الأزد إلى عُمان[1].

أخذت مدينة قلهات بالنمو والتطوُّر، وشهدت حالة من الرخاء الاقتصادي والتجاري، لا سيَّما بعد سيطرة القرامطة على مدينة صحار، وانتقال الثِّقَل التجاري إلى مدينة قلهات. وقد روى الدمشقي أنَّ قلهات تقع على ساحل البحر[2].

وكان ماركو بولو (Marco Polo) (1254-1324م) قد زار ميناء قلهات في القرن الثالث عشر الميلادي، وأشاد به، وأشار إلى مدينة قلهات باسم (Kalayati). أمّا توماس رايت (Thomas Wright)؛ مُحقِّق رحلة ماركو بولو، فقد سمّاها (Calatu) في ترجمته الإنجليزية للرحلة؛ نسبةً إلى اسمها المُتداوَل (قلهات)، وأورد ذلك في الفصل الثالث والأربعين من تحقيقه[3].

وفي القرن الرابع عشر الميلادي، زار الرَّحّالة ابن بطّوطة مدينة قلهات، ووصفها بالقول: "هي حَسَنة الأسواق، ولها مسجد من أحسن المساجد، حيطانه بالقشاني[4]، وهو شبه الزليج، وهو مرتفع يُنظَر منه إلى البحر والمرسى، وهو من عمارة الصالحة بيبي مريم[5]، و(ذكر ابن بَطّوطة) معنى بيبي عندهم الحرة، وأكلْتُ بهذه المدينة سَمَكًا لم آكُلْ مثله في إقليم من الأقاليم، وكُنْتُ أُفضِّله على جميع اللحوم؛ فلا آكل سواه، وهم يَشْوونه على ورق الشجر، ويجعلونه على الأرز، ويأكلونه. والأرز يُجلَب إليهم من أرض الهند، وهم أهل تجارة، ومعيشتهم ممّا يأتي إليهم في البحر الهندي، وإذا وصل إليهم مركب فرحوا به أشدَّ الفرح"[6].

شهد ميناء قلهات حركة تجارية دؤوبة؛ إذ كانت تقصده كثير من السفن التجارية القادمة من الهند؛ لبيع سِلَعها من التوابل والبضائع الأُخرى، ثمَّ تعمل قلهات على تزويد المدن والقلاع الواقعة على الساحل بالسِّلَع المستوردة، وتُصدِّر - بالمُقابِل- الخيول إلى الهند.

كان في مدينة قلهات قلعة حصينة تقع على الخليج، وتتحكَّم في عملية دخول السفن إلى الميناء وخروجها منه، بحيث يتعذَّر على أيِّ سفينة دخول الميناء أو مغادرته من دون إذنها. وقد

---

(1) السيابي، سالم. كتاب إسعاف الأعيان في أنساب أهل عُمان، ص90-91.

(2) الدمشقي، جعفر بن علي (ت القرن 6هـ/ 12م). الإشارة إلى محاسن التجارة وغشوش المدلسين. تحقيق البشري الشوربجي، مكتبة الكليات الازهرية، القاهرة:1966م،ص287 .(سيشار إليه لاحقًا: الدمشقي، محاسن التجارة).

(3) Wright, Thomas " The Travels of Marco Polo, the Venetian", Sagwan Press (Aug. 21 2015), P 343 .

(4) أي إنَّ الجدران مَكْسُوَّة ببلاطات القاشاني التي كانت تشتهر بها مدينة قاشان، ومنها جلب السلطان العثماني بلاطات لكُسْوَة الجدران الخارجية لقُبَّة الصخرة المُشرَّفة في القدس.

(5) حكمت بيبي مريم مدينتي قلهات وهُرْمُز بعد وفاة زوجها أياس (Ayaz) عام 1311م (أو عام 1312م).

(6) ابن بطوطة، رحلة، ص191.

بلغت من المَنَعَة والقوَّة أنْ كانت درعًا واقيًا وحاميًا للخليج والبحر نفسه (بحر فارس)؛ نظرًا إلى قدرتها على اكتشاف السفن المارَّة من هناك في مختلف الأوقات والأحوال[1].

وكان الرَّحّالة ماركو بولو (Marco Polo) قد وصف مدينة قلهات بالكبيرة، وأنَّها تقع على بُعْد (50) ميلًا جنوب شرق ظُفار، وتُمثِّل ملاذًا آمنًا لمَلِك هُرْمُز (Ormus)؛ إذ كان يلجأ إلى قلعة قلهات المنيعة عند تعرُّضه للهجوم والضغط الشديد من الأعداء؛ ذلك أنَّها شُيِّدت في مكان حصين مُتميِّز، بحيث يصعب على العدوِّ الاستيلاء عليها. أمّا الميناء فكان يقع قرب الأراضي الزراعية، والمناطق التي تزخر بالثروات الطبيعية.

4- ميناء البليد (Al Baleed) (ظُفار Dhofar سابقًا):

يقع ميناء البليد ومدينتها على ساحل المحيط الهندي في ولاية صلالة جنوب سلطنة عُمان. واسم المدينة ضارب في القِدَم تاريخيًّا، وقد عُرِفت أيضًا باسم ظُفار؛ وهو الاسم القديم المذكور في روايات عدد من الرَّحّالة، أمثال: ابن المجاور (601-690هـ/1205-1291م)، وماركو بولو (Marco Polo) وابن بَطّوطة وقد ورد ذكرها في المصادر الصينية بوصفها واحدًا من المراكز الرئيسة، فيما كان يُسمّى أرض اللُّبان.

وقد شهد الميناء حركة تجارية دؤوبة في عهدهم، وانتعشت أحوال البلاد الاقتصادية، بدليل العثور على كمِّيات كبيرة من البورسلان الصيني الأبيض (Porcelain)، والأواني الحجرية (Stone vessels) التي تعود إلى ذلك العهد. وممّا يدلُّ على الرخاء الاقتصادي أيضًا، سور المدينة القديم الذي شُيِّد بجوار الجانب الشمالي والجانب الغربي من القلعة؛ درءًا للأمطار الموسمية التي كانت تنهمر على المدينة من جبال ظُفار، وقد عُرِف هذا السور أحيانًا بسور المدينة، وبوّابات المدينة، والسور الجنوبي بأبراجه السبعة عشر، وكاسرات الأمواج الأربعة الحجرية التي تصد أمواج البحر، وتَحول دون تآكل حافات الشاطئ وأطرافه.

وأَوْلى بنو رسول؛ الذين تولوا مقاليد الحكم في البليد (677-823هـ/1279-1420م)، الميناء أهمية خاصة، وأدخلوا عليه كثير من التحسينات والتعديلات؛ خدمة للتجارة البحرية في بحر فارس والهند والصين. وقد انعكس ذلك كله على الجانب المعماري للمدينة؛ إذ انتشر استخدام الخزف الصيني الفيروزي في العمارة، وظهرت أوَّل مَرَّة أواني البورسلان الأبيض والبورسلان الأزرق الذي كان رائجًا أيام حكم أُسْرة مينغ الصينية (1368-1648م)، ولا شكَّ في أنَّ التجارة كانت أهم نشاط للمدينة آنذاك.

---

(1) Wright, Thomas " The Travels of Marco Polo, the Venetian", Sangwan Press (Aug. 21 2015), P 343.

ذكرت بعض المصادر أنَّ الرَّحّالة ماركو بولو (Marco Polo) (652-724هـ/1254–1324) قد زار مدينة ظُفار (البليد) في عهد بني رسول، وذكر أنَّها مدينة (أو بلدة) كبيرة تقع على بُعْد (20) ميلًا إلى الجنوب الشرقي من (Escier) (الشحر al-Shiḥr)، وأنَّها قريبة من البحر، وفيها ميناء جيِّد، يتردَّد عليه كثير من السفن، وتوضَع فيه الخيول العربية التي تُجمَع من المدن والقرى الداخلية، حيث يشتريها التُّجّار، ثمَّ ينقلونها إلى الهند؛ سعيًا للكسب الوفير. وأضاف ماركو بولو (Marco Polo) بأنَّ المدينة تُنتِج اللُّبان الذي يشتريه التُّجّار، وأنَّ وفي المدينة قلاعًا تخضع لولايتها.

وبالمثل، فقد زار المدينة الرَّحّالة ابن بَطّوطة ؛ إذ قَفَلَ راجعًا إلى ظُفار بحرًا على طريق الحرير، قادمًا من جاوة، مرورًا بمدينة كولم ملي، فمدينة قالقوط[1]، حيث وصل إلى ظُفار بعد (28) ليلة قضاها في البحر، وقد وصف سُكّانها بالتُّجّار الذين يعتاشون فقط من هذه المهنة[2].

من جانب آخر، ذكرت منظمة التربية والعلوم والثقافة (اليونسكو UNESCO) أنَّ ميناء المدينة يمتاز بوجود خَوْر[3] وخزّان للمياه العذبة خلفه، وأنَّ القطع الأثرية المُكتشفَة في البليد تدلُّ على أنَّها مستوردة من الصين أيام حكم أُسْرة مينج (Ming Dynasty) (1368-1644م)، ومن مناطق أُخرى أيضًا؛ ما يُؤكِّد أهمية المدينة مُمثَّلةً في مينائها على امتداد طريق الحرير البحري، وفي تصديرها اللُّبان إلى مختلف أنحاء العالَم[4].

في عام 2000م، صُنِّف ميناء البليد والمدينة نفسها ضمن مواقع التراث العالمي في قائمة اليونسكو للتراث العالمي[5]، بالتكامل مع ثلاثة مواقع أُخرى حملت اسم أرض اللُّبان (Land of Frankincense)، وهذه المواقع هي: خَوْر روري (Khor Rori) الذي شهد انتعاشًا اقتصاديًّا من القرن الرابع قبل الميلاد إلى القرن الخامس الميلادي، ومدينة البليد (Al Baleed) التي عاشت حالة من الرخاء منذ القرن الثامن الميلادي حتى القرن السادس عشر الميلادي، وموقع الشصر (Shisr) الذي يقع شمال صلالة على بُعْد نحو (170) كيلومترًا قرب الربع الخالي، وقد امتازت هذه المواقع الثلاثة بمَنَعَتها وتحصينها المُحْكَم. يضاف إلى ذلك وادي دوكة (Wadi

---

(1) يُكتَب هذا الاسم أحيانًا في المصادر العربية: قاليقوط، وكالكوت؛ وهي ثالث أكبر مدينة في كيرلا (Kerala) الهندية. ينظر: مؤنس، حسين، أطلس تاريخ الإسلام .ط1، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة: 1987م، ص 246.

(2) ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص169.

(3) مُنخفَض من الأرض بين مُرتفَعين. والخَوْر هو الخليج، وهو أيضًا لسان من البحر يكون في البَرّ على شكل خليج صغير. يقال: أرسى زورقه في خَوْر صغير. ينظر معنى كلمة (خَوْر) في: ابن منظور، لسان العرب، ج4، ص 263.

(4) https://whc.unesco.org/en/list/1010 (اطُّلِع عليه بتاريخ: 29 تشرين الثاني (نوفمبر) 2022م).

(5) https://whc.unesco.org/en/list/1010 (اطُّلِع عليه بتاريخ: 28 تشرين الثاني (نوفمبر) 2022م).

(Dawka) في ولاية ثُمريت (Thumrait) التابعة لمحافظة ظُفار، الذي يُعَدُّ بيئة مثالية لنموِّ شجرة اللُّبان (بوزويليا ساكرا boswellia sacra) التي يُستخلَص منها محصول الراتنج (resin).

امتاز ميناء البليد بما يأتي:

أولًا: الموقع الاستراتيجي مُمثَّلًا في سهل صلال الخصب، والأودية، والجبال التي تحيط به، وتحميه من الرياح الشديدة والأمواج البحرية العاتية.

ثانيًا: وقوع الميناء على المحيط الهندي، وهو الأقرب إلى موانئه.

ثالثاً: وجود خَوْر يقع إلى الغرب من الميناء مباشرة، ويُستخدَم عند تعذُّر رُسوِّ السفن في الميناء بسبب العواصف العاتية، لا سيَّما في فصل الشتاء.

رابعًا: تجهيز الميناء بكاسرات للأمواج فيها فتحات لتخفيف ضغط المياه، وبرصيف لتحميل البضائع؛ نظرًا إلى وجود جدار حجري طويل في الطرف الجنوبي الشرقي من مدينة البليد، طوله (40) مترًا تقريبًا، وارتفاعه (3,5) متر.

خامسًا: قدرة الميناء على استيعاب سفن صينية ضخمة؛ إذ كشفت التنقيبات الأثرية عن وجود مرساتين حجريتين، وزن إحداهما (860) كجم، ووزن الأُخرى أكثر من (1000) كجم؛ ما يدلُّ على كِبَرِ حجم السفن التي كانت ترسو في الميناء.

سادسًا: كشف الدراسة الميدانية لآثار منطقة البليد ومتحفها (ملحق 2) عن وجود آنية من البورسلان الأبيض والبورسلان الأزرق (الشكل 1-2)، وعدد من النقود الصينية (الشكل 3) التي اكتُشِفت أثناء التنقيبات الأثرية، وتَبيَّن أنَّها تعود إلى عهد مملكة يوان الصينية (1271-1368م)؛ ما يدلُّ على وجود علاقات تجارية بين عُمان والصين في تلك الحقبة، واستقبال هذا الميناء سفنًا صينيةً ضخمةً[1].

(1) Pavan, A., A. Fusaro, C. Visconti, A. Ghidoni, and A. Annucci. "New Research at the Port of Al Balid and its Castle (Husn): Interim report (2016–2018)." The Journal of Oman Studies 21 (2020). Pp 187; Visconti, Chiara. Chinese-Style Ceramics Unearthed at ẒAFĀR/AL-BALĪD: A General Overview of the Corpus and a Focus on the Latest period". Newsletter di Archeologia CISA, Vol. 12, 2021. Pp 110.




الشكل (1): بقايا آنية من البورسلان مُوشَّحة بزخارف مُلوَّنة من موقع آثار البليد (المصدر: متحف أرض اللُّبان في مدينة البليد).




الشكل (2): وجها سلطانية (bowl) من البورسلان الأبيض الصيني مُزيَّنة بزخارف نباتية زرقاء. القرن 15م (موقع البليد الأثري) (Visconti 2021)[1].



---

(1) Visconti, Chinese-Style, Pp 110.

الشكل (3): عُمْلة معدنية صينية من عهد أُسْرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م) (متحف أرض اللُّبان، رقم ID 0304).

5- ميناء هُرمُز (Hormoz) [1]:

تقع مدينة هُرْمُز على الشاطئ الشرقي لبحر فارس في ولاية كرمان[2]، ويوجد فيها مضيق يحمل اسمها (مضيق هُرْمُز)، ويمتدُّ بين خليج عُمان وخليج بحر فارس. وقد أفادت مصادر عديدة بأنَّ منطقة هُرْمُز ضاربة في القِدَم كثيرًا؛ إذ كشفت التنقيبات الأثرية عن وجود أدوات حجرية تعود إلى العصر الحجري القديم (Paleolithic Period)؛ أيْ قبل نحو (40000) عام من الآن[3].

تمتاز المدينة بوجود مضيق يحمل اسمها، ويبعد عنها نحو (60) كيلو مترًا[4]، وهو الممرُّ البحري الوحيد المُؤدّي من الخليج إلى المحيط؛ ما يُفسِّر أهميته وأثره في التجارة الدولية منذ القِدَم.

يَحُدُّ مضيق هُرْمُز من الجنوب مسندم التي تقع أقصى شمال سلطنة عُمان، وكذلك أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة، ويبلغ امتداده نحو (90) ميلًا بحريًّا (167 كم)، ويتراوح عرضه بين (52) ميلًا بحريًّا (96 كم) ونحو (21) ميلًا بحريًّا (39 كم)[1].

---

(1) مضيق مَمَرٌ مائي يقع بين شبه جزيرة مسندم العُمانية جنوبًا والأراضي الإيرانية شمالًا، ويتصل بالخليج العربي وبحر عُمان. وقد مثَّل مضيق هُرْمُز أهمية كبرى لعُمان؛ إذ يُعَدُّ المنفذ من بحر فارس إلى العالَم الخارجي، ويتحكَّم فيما يدخل ويخرج من سفن في المحيط الهندي، وغرب آسيا، ومنطقة الشرق الأدنى القديم، ويرتبط ببحر فارس وبحر عُمان ومنه يُمكِن الولوج إلى بحر العرب، ثمَّ المحيط الهندي، فضلًا عن عبور معظم السفن من الجانب الذي يَصْلُح للملاحة قرب السواحل العمُانية. يقع عند مضيق هُرْمُز - في الجانب العُماني- عددٌ من الجُزُر الصخرية المُنفرِدة، هي: جزيرة قشم، وجزيرة أُمِّ الغنم ، وجزيرة مسندم ، وجزيرة سلامة، وجزيرة التلغراف، وجزيرة الخيل. ولهذه الجُزُر أهمية استراتيجية؛ نظرًا إلى موقعها في المضيق؛ فهي تتحكَّم في طرق الملاحة البحرية. وكذلك يُعَدُّ مضيق هُرْمُز مَعْلَمًا أثريًّا طبيعيًّا في عُمان؛ فهو مَمَرٌّ بحري على طريق التجارة منذ (600)عام، وقد مَرَّ به السومريون في الألف الثالث قبل الميلاد، وهو ما أكَّدته النقوش الحجرية المرسومة على صخور سفوح في ولاية خصب، وغمضاء في ولاية بخاء؛ وهي نقوش لنوع السفن التي كان يصنعها السومريون، ويستخدمونها في تنقُّلاتهم. وكذلك عُثِر في ولاية مدحا على درهم إغريقي عام 1993م، يحمل رسم الإسكندر المقدوني، ويعود صَكُّه إلى القرن الثالث قبل الميلاد. ينظر: البوّابة الإعلامية، سلطنة عُمان، الرابط الإلكتروني:
https://www.omaninfo.om/mainsections/29/show/112.
أطلع عليه بتاريخ 25 أيار (مايو) 2023م.
لتعرُّف المزيد عن هُرْمُز، ينظر: الخروصية، مريم سعيد محمد. أبعاد العلاقات العُمانية-الإيرانية، أمن الخليج، مضيق هُرْمُز: دراسة ميدانية على الرأي المُثقَّف بجامعة السلطان قابوس، جامعة السلطان قابوس، كلية الآداب، 2016م، ص12-13. (سيشار إليه لاحقًا: الخروصية، أبعاد).

(2) ولاية مشهورة، وناحية معمورة ذات بلاد وقرى ومدن واسعة بين فارس ومكران وسجستان وخراسان. وكرمان بلاد كثيرة النخل، والزرع، والمواشي، والضرع، وهي تُشبَّه بالبصرة في كثرة التمور وجودتها، وسَعَة الخيرات. الحموي، معجم، ج4، ص454.

(3) Zarei, Sepehr, (2021) "The First Evidence of the Pleistocene Occupation in the Hormuz Island: A Preliminary Report". *Bulletin of Miho Museum* 21:101-110.

(4) للمزيد عن هرمز، موقعها وتاريخها، ينظر:
https://iranologie.com/the-history-page/the-kingdom-of-hormuz
HORMUZ ii. ISLAMIC PERIOD, Encyclopedia Iranica: https://iranicaonline.org/articles/hormuz-ii

أَوْلت عُمان مدينة هُرْمُز أهمية خاصة على مدار التاريخ، وقد حكمها عدد من الأمراء العرب منذ عام 493هـ/1100م تقريبًا؛ إذ حكمها في النصف الثاني من القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي الأمير محمود بن أحمد القلهاتي (نسبةً إلى مدينة قلهات العُمانية) الذي وسَّع دائرة نفوذه بحيث شملت مناطق القطيف، وجُزُر البحرين، وعددًا من المناطق التي تمتدُّ من الهند إلى البصرة،[2] فضلًا عن قلهات، وقريات، وصحار، وخورفكان، ومسقط، ورأس الحد، والأحساء.[3] والحقيقة أنَّ هذا الامتداد الواسع للأمير أشعر سوغونجاق (الحاكم المغولي لمنطقة فارس) بالخطر المُحدِق ببلاده؛ ما دفعه إلى مهاجمة أساطيل الأمير محمود القلهاتي عام 671هـ/ 1272م، حيث أخفق في الهجوم الأول، وأحرز النصر في الهجوم الثاني؛ ما تسبَّب في خراب المدينة بعدما هجرها الأمير وشعبه، وانتقلوا إلى العيش في جزيرة قشم (Qeshm)، ثمَّ جزيرة جيرون الجديدة (New Jarun) التي تقع وسط البحر، ويتوسَّطها قنال عرضه ثلاثة فراسخ، تلا ذلك تحوُّل هُرْمُز إلى مملكة تجارية عظيمة الثراء.

لقد مثَّل مضيق هُرْمُز وجهة تجارية مُهِمَّة؛ لذا كان التُّجّار من مختلف أرجاء الهند يقصدون ميناء هُرْمُز بسفنهم، جالبين معهم التوابل، والعقاقير، والأحجار الكريمة، واللؤلؤ، وسبائك الذهب، وأنياب الفيلة العاج، وأنواعًا أُخرى مختلفةً من البضائع. ثمَّ يعملون على بيع هذه البضائع لعدد من التُّجّار الذين يسارعون إلى توزيعها على مناطق مختلفة من عُمان. ومن ثَمَّ، فقد غَلَبَ على مدينة هُرْمُز الطابع التجاري، وكانت المركز الرئيس للتجارة في مملكة كرمان[4]، وقد شمل نشاطها التجاري منطقة سيستان، والساحل الغربي لبحر فارس؛ من الأحساء شمالًا إلى رأس مسندم في سلطنة عُمان جنوبًا[5].

ويُعَدُّ ميناء هُرْمُز واحدًا من الموانئ المشهورة على بحر فارس؛ إذ كانت تَرِدُ إليه السفن من الهند والصين، وهو معروف منذ أيام الإسكندر الأكبر الذي أرسى أسطوله في هذا الميناء عام (325 ق.م)، وقد أطلق اليونان على جزيرة هُرْمُز اسم (Ὄργανα) (Organa) قبل أن

---

(1) *Van Dyke, Jon M. (2 October 2008). "Transit Passage Through International Straits" (PDF). The Future of Ocean Regime-Building. University of Hawaii. 2008, p. 216.*

(2) إسماعيلي، رندة. مملكة هُرْمُز أسَّسها أتراك إيران. 2019م. الرابط الإلكتروني: https://almushahidassiyasi.com (اطُّلِع عليه بتاريخ: 28 تشرين الثاني (نوفمبر) 2022م).

(3) إسماعيلي، رندة. مملكة هُرْمُز أسَّسها أتراك إيران. 2019م. الرابط الإلكتروني: https://almushahidassiyasi.com (اطُّلِع عليه بتاريخ: 28 تشرين الثاني (نوفمبر) 2022م).

(4) Wright, Travels of Marco Polo, P. 344.

(5) التدمري، أحمد، وخوري، إبراهيم. سلطنة هُرْمُز العربية المستقلة. رأس الخيمة، 1420هـ/ 1999م.

يصبح اسمها هُرْمُز في العصر الإسلامي نسبةً إلى اسم المدينة البحرية (Ormus)؛ إذ تمكَّن المسلمون من فتح مدينة هُرْمُز في عهد أبي موسى الأشعري[1]، ثمَّ أصبحت المدينة عاصمة لمملكة تحمل اسمها في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي.

وقد وصف الحموي مدينة هُرْمُز بأنَّها تحتوي على خَوْر، وتُمثِّل بَرَّ فارس، وأنَّها ميناء (فرضة) كرمان الذي ترفأ (تَرِدُ) إليه المراكب، وتُنقَل منه أمتعة الهند وبضائعها إلى كرمان وسجستان وخراسان، مشيرًا إلى أنَّ بعض الناس يُطلِقون عليها اسم هُرْموز (بزيادة الواو)[2].

وكان الرَّحّالة الإيطالي ماركو بولو[3] (Marco Polo) قد زار مدينة هُرْمُز في الأعوام (669-694هـ/1271- 1295م)، واصفًا إيّاها بالمدينة الجميلة المُشيَّدة قرب البحروأضاف بأنَّ التُّجّار كانوا يُبحِرون إلى هُرْمُز من الهند بسفن مُحمَّلة بالتوابل، والأحجار الكريمة، واللؤلؤ، والأقمشة، والحرير، والذهب، والعاج، وبضائع أخرى كثيرة، ثمَّ يبيعونها لتُجّار هُرْمُز الذين يعيدون بيعها في جميع أنحاء العالَم.

في عام 812هـ/1507م، تمكَّن القائد البرتغالي البوكيرك من احتلال جزيرة هُرْمُز، وكان حاكم هُرْمُز آنذاك صبيًّا صغير السِّنِّ، يُدْعى سيف الدين، وتولّى الحكم نيابةً عنه مستشاره الشيخ عطار[4].

2.2.1 موانئ بحر فارس وصلاتها التجارية بالموانئ العُمانية:

أسهمت بعض الموانئ إسهامًا فاعلًا في التواصل بين الشعوب، وتسهيل حركة التجارة البحرية. وقد تَبيَّن ممّا سبق أنَّ الموانئ العُمانية أدَّت دورًا فاعلًا في تنشيط الحركة التجارية والنهوض بالبلاد. وفي الوقت نفسه، كانت توجد موانئ أُخرى تُشرِف على خليج فارس، وتُؤدّي

---

(1) البلاذري، أحمد بن يحيي بن جابر (ت: 297هـ/892م). فتوح البلدان. تحقيق: عبد الله أنيس الطباع، ط1، دار ومكتبة الهلال، بيروت: 1988م. (سيشار إليه لاحقًا: البلاذري، فتوح البلدان).
البلاذري، المرجع نفسه، ص151-55.

(2) الحموي، معجم، ج5، ص402. (سيشار إليه لاحقًا: التدمري، سلطنة).

(3) Wright, Travels of Marco Polo, P 344.

(4) قاسم، جمال زكريا. الخليج العربي: دراسة لتاريخ الامارات العربية المتحدة في عصر التوسع الأوروبي الأول 1407-1540م، دار الفكر العربي، القاهرة 1985. ص53.

إلى خليج عُمان،[1] وتربطها علاقات تجارية مُستمِرَّة بالموانئ العُمانية منذ قبل الإسلام حتى عصر صدر الإسلام. وأهم هذه الموانئ هي:

1- ميناء الأُبُلَّة:

كانت مدينة الأُبُلَّة (بضم الهمزة والباء واللام المُشدَّدة) تقع جنوب البصرة، وتبعد عنها نحو أربعة فراسخ، وكان للمدينة نهر وميناء يحملان اسمها، وقد امتدَّ نهرها شمالًا حتى مدينة البصرة[2] .

أمّا ميناء الأُبُلَّة فقد عُرِف قبل الإسلام باسم أبولوغوس (Apologos)[3]، وقد أكَّد ذلك حوليات الحقبة المُبكِّرة من حكم أُسْرة هان الصينية (Han Dynasty) (漢朝) الحاكمة آنذاك (202 ق.م-9م، ومن 25-220م)؛ إذ كان هذا الميناء تابعًا لمملكة عيلام (Elam Kingdom) التي تُعَدُّ واحدة من أطول الممالك بقاءً في التاريخ؛ فقد بلغت أوج مجدها بين عام (2700 ق.م) وعام (539 ق.م)، ثمَّ استعادت مجدها مَرَّة أُخرى في ظِلِّ الإمبراطورية البارثية (Parthian Empire) من القرن الرابع قبل الميلاد إلى القرن الثالث قبل الميلاد.[4]

وفي عهد الخلفاء الراشدين، أدرك الخليفة عمر بن الخطّاب رضي الله عنه (13-22 هـ/634-644م) أهمية هذا الميناء في الوصول إلى الهند والصين لنشر الدين الإسلامي، وتنشيط حركة التجارة؛ إذ وصفه بِـ "أرض الهند، وحصن الأعداء". وكان المسلمون قد تمكَّنوا من فتح هذا الميناء عام 15 هـ/636م على يد عتبة بن غزوان حاكم البصرة، ثمَّ أطلقوا عليه اسم الأُبُلَّة تحريفًا لاسم أبولوغوس (Apologos) [5].

حافظ هذا الميناء على أهميته الاستراتيجية بعد الفتح الإسلامي؛ إذ استمرَّ في العمل، ووصفه عدد كبير من الجغرافيين والرَّحّالة والمُؤرِّخين، أبرزهم بحسب التسلسل التاريخي:

- المُؤرِّخ والجغرافي أبو القاسم خرداذبة (205-280هـ/820-912م): ذكر هذا المُؤرِّخ أنَّ مدينة الأُبُلَّة كانت محطة تجارية تمرُّ بها قوافل التجارة القادمة من الغرب إلى الشرق،

---

(1) يمتدُّ خليج عُمان (أو بحر عُمان) من بحر العرب، ورأس الحدِّ في سلطنة عُمان إلى مضيق هُرْمُز، ويَحُدُّه من الجهة الشمالية إيران وجزء صغير من الساحل الباكستاني، ومن الغرب دولة الإمارات العربية المتحدة، ومن الجنوب سلطنة عُمان.

(2) البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد (ت 487هـ). معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع. تحقيق وضبط: مصطفى السقا، عالم الكتب، ط3، بيروت: 1403هـ، ج1، ص98. (سيشار إليه لاحقًا: البكري، معجم). ينظر أيضًا: الحموي، معجم، ج1، ص77؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص118.

(3) صادق، معين. العلاقات العربية-الصينية والتجارة البحرية من القرن السابع إلى القرن العاشر الميلادي. العرب والصين، مستقبل العلاقة مع قوَّة صاعدة. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ص34. (سيشار إليه لاحقًا: صادق، العلاقات).

(4) المرجع نفسه، ص34.

(5) المرجع نفسه، ص39.

وأنَّ تُجّارًا من يهود الرذانية كانوا يصلون هذا الميناء من نهر دجلة، ثمَّ يتوجَّهون منه إلى عُمان، والسِّنْد، والهند، والصين، مُبيِّنًا أنَّ كل ذلك مُتَّصِل بعضه ببعض[1].

- الطبري (224-314 هـ/839-923 م): وصف الطبري الأُبُلَّة بأنَّها كانت "مرفأ السفن المُقبِلة من الصين"، وأنَّها تبعد نحو اثني عشر ميلًا عن ميناء البصرة الذي أنشأه الخليفة الراشدي عمر بن الخطاب.
- البلاذري (ت: 279هـ/892م): ذكر البلاذري أنَّ الأُبُلَّة كانت محطة تجارية في الطريق البحري، وأنَّها "فرضة السفن من البحرين وعُمان والهند والصين"[2].
- ابن حوقل (331-380 هـ/920-988م): تحدث عن النشاط التجاري لميناء الأُبُلَّة، وعن إسهامه الفاعل في التبادل التجاري، واصفًا النظام السائد فيه، والأسواق الصالحة في المدينة.
- المقدسي (336-380 هـ/947-990م): روى هذا الرَّحّالة أنَّ الأُبُلَّة تقع عند فم نهر دجلة، وأنَّ للمدينة نهرًا يحمل اسمها، ويقع شمالها، وأنَّ جانبها الآخر هو إلى الغرب من نهر دجلة، وأنَّها أكبر مدن البصرة وأفسحها [3].
- ناصر خسرو (394-481هـ/1004-1088م): وصف خسرو جانبي مدينة الأُبُلَّة بالقول إنَّها تقع على النهر المُسمّى باسمها، وبأنَّها مدينة عامرة، مُبيِّنًا أنَّ قصورها وأسواقها ومساجدها وأربطتها كانت غاية في الجَمال بحيث لا يُمكِن وصفها. وقد حدَّد موقع المدينة الأصلية على الجانب الشمالي للنهر، وأفاد بأنَّ جانبه الجنوبي يحوي عديدًا من الشوارع، والمساجد، والأربطة، والأسواق، والأبنية الكبيرة ما لا يوجد أحسن منه في العالَم. [4]
- الإدريسي (493-560هـ/ 1100-1165م): ركَّز هذا العَلّامة حديثه على النشاط التجاري للمدينة وميناءها، مشيرًا إلى دخل الأفراد فيها بقوله: "أهلها مياسير"، ومُشيدًا بالأسواق والتجارات [5].
- القزويني (605-682هـ/ 1208-1283م): خَصَّ القزويني حديثه عن أراضي مدينة الأُبُلَّة التي تمتاز بالخصب وكثرة المحاصيل الزراعية التي تُرْوى من نهرها، واصفًا إيّاها بإحدى جِنان الدنيا الأربع، حتى إنَّ قراها لا تكاد تَبين من كثرة انتشار الخضرة فيها [1].

---

(1) ابن خرداذبة، المسالك، ص154.
(2) البلاذري، فتوح البلدان، ص337.
(3) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص118.
(4) خسرو، ناصر (ت 481هـ). سفر نامة. تحقيق: يحيى الخشاب، ط3، دار الكتاب الجديد، بيروت: 1983م، ص150. (سيشار إليه لاحقًا: خسرو، سفر).
(5) الإدريسي، نزهة، ص178.

- ابن بَطّوطة: زار هذا الرَّحّالة مدينة الأُبُلَّة، ووصفها بالمدينة العظيمة التي يقصدها تُجّار الهند وفارس، وأنَّ فيها آثار قصور عديدة [2]، مُبيّنًا أنَّها تعرَّضت للتخريب والدمار على أيدي المغول، فأضحت قرية مُقفِرة.

2- ميناء سيراف:

يقع ميناء سيراف والمدينة نفسها في محافظة بوشهر جنوب إيران، وتُعَدُّ مدينة سيراف أحد أهم المراكز التجارية في الشرق زمن طريق الحرير قبل الإسلام؛ نظرًا إلى موقعها المُتميّز على الساحل الشرقي للخليج العربي. وقد كشفت التنقيبات الأثرية التي أشرف عليها ديفيد وايتهاوس (David Whitehouse) في موقع أطلال ميناء سيراف ما يُثبِت أنَّ الميناء كان حافلًا بالتجارة البحرية في عهد الساسانيين، وأنَّه كان يخدم مدينة غور (***Giir***) التي تُعرَف اليوم باسم فيروز آباد، وما وراءها [3].

في بداية العصر الإسلامي، دخل سُكّان المدينة في الدين الإسلامي، وتغيَّر اسمها إلى طاهري بعد اعتناق أهلها الدين الإسلامي؛ وهو اسم يشير إلى الطهارة بعد إسلام سُكّانها[4]، ولا تزال أطلال المدينة ماثلة للعيان قرب الميناء الذي تولّى ديفيد وايتهاوس التنقيب فيه.

وما إنْ قامت الدولة العبّاسية حتى أوْلت مدينة سيراف جُلَّ اهتمامها؛ نظرًا إلى موقعها الاستراتيجي، وميناءها الذي يُعَدُّ أحد أبرز خطوط التجارة العالمية؛ إذ كان يستقبل السفن من مختلف أرجاء المعمورة، وأدّى دورًا مُهِمًّا في تنشيط حركة التجارة البحرية مع البصرة، حتى إنَّه نافس ميناء البصرة تجاريًّا، وتفوَّق عليه في هذا الجانب، وبدا أثر ذلك جَليًّا في الرخاء المادي الذي شهدته المدينة، وهذا ما أكَّده المقدسي بالقول إنَّ التُّجّار كانوا يُفضِّلون مدينة سيراف على مدينة البصرة لشِدَّة عمارتها، وحُسْن دورها، ورَواج أسواقها، ويَسار أهلها، وأنَّها كانت دهليز الصين دون عُمان، وخزانة فارس وخراسان[5].

---

(1) القزويني، آثار البلاد، ص286-287.

(2) ابن بطوطة، رحلة، ج2، ص17.

(3) Whitehouse, David. “Sīrāf: a Sasanian port”. Antiquity, XLV, 1971. P. 262.
لتعرُّف المزيد عن نتائج التنقيبات الأثرية في سيراف، ينظر:
Whitehouse, David, Sīrāf: a Sasanian port. Published online by Cambridge University Press: 02 January 2015.

(4) Sarshar, Homa, Oral history of the Iranian Jews, Center for Iranian Jewish oral history, Los Angeles, Calif.:1996, P. 223.

(5) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص426.

شهد ميناء سيراف حركة تجارية دؤوبة مع الصين، وهو ما أكَّده عديد من المُؤرِّخين والجغرافيين والرَّحّالة؛ فقد أفاد سليمان التاجر الذي دَوَّن رحلته إلى الصين عام 237هـ/851م بأنَّ أكثر السفن الصينية كانت تُشحَن من البصرة وعُمان، وتُعَبَّأ في سيراف [1] .

أمّا السيرافي فذكر في كتابه الثاني (من أخبار الصين والهند) الذي خَطَّه عام 304هـ/916م تقريبًا أنَّ رجلًا من قريش من ولد هبار بن الأسود خرج من مدينة سيراف بعد ثورة الزنج في البصرة (255-270هـ/869-883م)، وركب منها في بعض مراكب بلاد الهند، واستمرَّ في التنقُّل بين ممالك الهند حتى انتهى به المطاف في ميناء خانفو (غوانزو/ كانتون) في بلاد الصين، ثمَّ دعته هِمَّته إلى أنْ وصل مَقَرَّ مَلِك الصين في مدينة خمدان[2]؛ وهو الاسم العربي لها المُقابِل للاسم الصيني تشانغان (Chang'an).

فأشار المسعودي إلى إسهام ربابنة السفن (النواخذة السيرافيين والعُمانيين) في التجارة البحرية الدولية، بقوله: "... نواخذة بحر الصين والهند والزنج واليمن والقلزم والحبشة من السيرافيين والعُمانيين"، مُبيِّنًا أنَّ "أهل المراكب والتُّجّار من أهل البصرة وسيراف وعُمان وغيرهم مِمَّنْ قطع هذه البحار".

وأمّا المسعودي فوصفهم أحيانًا بـ"... أرباب المراكب من السيرافيين والعُمانيين..."؛ إذ اقترنت شهرتهم في التجارة البحرية بأهل عُمان [3].

وفي السياق نفسه، أشاد المقدسي ببيوت المدينة، وذكر أنَّه لم يُشاهِد أعجب من دورها ولا أحسن، وأنَّ ثمن الدار الواحدة يفوق مئة ألف درهم [4]، مشيرًا إلى أهم السِّلَع التي كانت تُصدِّرها سيراف، وهي: الفوط[5]، واللؤلؤ، وبذور الكَتّان، والموازين، والبربهار[6].

زار الإصطخري مدينة سيراف، واصفًا إيّاها بالفرضة العظيمة لفارس، وأنَّها مدينة عظيمة ليس فيها سوى الأبنية حتى مجاوزتها إلى جبل تُطِلُّ عليه، وأنَّ فيها ماءً يجمد، وأنَّه لا زرع فيها ولا ضرع[7].

---

(1) التاجر، عجائب، ص36.
(2) السيرافي، رحلة، ص60؛ المسعودي، مروج، ج1، ص144-115.
(3) السيرافي، أبو عمران. الصحيح من أخبار البحار وعجائبها. تحقيق: يوسف الهادي، دار اقرأ للطباعة والنشر، دمشق: 2006م، ص5. (سيشار إليه لاحقًا: السيرافي، الصحيح).
(4) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص426.
(5) لباس بعض الآسيويين كما في لوقين أوَّل مرافئ الصين. الإدريسي، نزهة، ج1، ص84.
(6) المقدسي، أحسن التقاسيم، ج1، ص162.
والبربهار: هي أدوية كانت تُجلَب من الهند، ويقال لجالبها البربهاري، ولعلَّها ما يُسمّى اليوم البهارات. ينظر: السيوطي، جلال الدين عبد الرحمن بن أبي بكر. لب اللباب في تحرير الأنساب، ج1، مكتبة المثنى، بغداد، 1840م، ص112. (سيشار إليه لاحقًا: السيوطي، الأنساب).
(7) الإصطخري، المسالك والممالك، ص 17.

وأضاف الإصطخري بأنَّ سيراف أشدُّ مدن بلاد فارس حَرًّا[1]، وأنَّه حمل منها ما يقع إليها (ما يأتي إليها) من أمتعة البحر؛ من: عود، وعنبر، وكافور، وجواهر، وخيزران، وعاج، وأبنوس، وفلفل، وصندل، ومختلف أنواع الطيب والأدوية والتوابل -التي يَكْثُر تقصّيها- إلى جميع فارس والدنيا كلها؛ فهي فريضة لهذه المواضع، وأهلها أيسر أهل فارس، ومنهم مَنْ يجوز (يتجاوز) ماله ستين ألف ألف درهم (60 مليون درهم)، ما اكتسبه إلّا من تجارة البحر، وهم الغالبون على مدن تلك السواحل، وعلى البحر كله[2].

في عام (367هـ/978م)، ضرب سيراف زلزال مُدمِّر، استمرَّ سبعة أيام، حتى هرب الناس إلى البحر، وتهدَّمت أكثر الدور، وتفطَّرت، وصارت آيةً لِمَنْ تأمَّلها، وعِبْرة لِمَنِ اتَّعظ بها[3]،فتراجعت سيراف اقتصاديًّا، وعانى تُجّارها معاناة شديدة، وأصبحت موانئ عُمان مركزًا لحركة التجارة البحرية، وتحوّل أهل سيراف إلى العمل في قيس[4].

وقد زار ياقوت الحموي (574-626هـ/ 1178-1229م) سيراف بعد مُضِيِّ مئتي عام على الزلزال، وذكر في كتابه (معجم البلدان) ما نصُّه: "... بين سيراف والبصرة إذا طاب الهواء سبعة أيام، ومن سيراف هذه أبو سعيد الحسن بن عبد الله السيرافي النحوي، وشرب أهلها من عين عذبة، ووصفها أبو زيد حسب ما كانت في أيامه، فقال: ثمَّ ينتهي إلى سيراف، وهي الفرضة العظيمة لفارس، وهي مدينة عظيمة ليس بها سوى الأبنية حتى يجاوز على نظر عملها وليس بها شيء من مأكول ولا مشروب ولا ملبوس إلّا ما يُحمَل إليها من البلدان، ولا بها زرع ولا ضرع، ومع ذلك فهي أغنى بلاد فارس. قلت: كذا كان في أيامه؛ فمنذ عَمَّرَ ابن عميرة جزيرة قيس، وصارت فرضة الهند، وإليها منقلب التُّجّار، خربت سيراف وغيرهما، ولقد رأيتها وليس بها قوم إلّا صعاليك، ما أوجب لهم المقام بها إلّا حب الوطن"[5].

وبالمثل، فقد وصف ابن بَطّوطة سيراف بأنَّها "على ساحل بحر الهند المُتَّصِل ببحر اليمن وفارس، وعِدادها في كور فارس، مدينة لها انفساح وسَعَة طيِّبة البقعة، في دورها بساتين عجيبة، فيها الرياحين والأشجار الناضرة، وشرب أهلها من عيون مُنبعِثة من جبالها، وهم عَجَمٌ من الفُرْس أشراف، وفيهم طائفة من عرب بني سفّاف، وهم الذين يغوصون على الجوهر"[6].

---

(1) المصدر نفسه، ص55.
(2) المصدر نفسه، ص67.
(3) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص 426.
(4) Wright, Travels of Marco Polo, P. 345, Fn. 3.
(5) الحموي. معجم، ج3، ص295.
(6) ابن بطوطة، رحلة، ج2، ص147.

ومِمَّنْ زار سيراف أيضًا القلقشندي (756-821هـ/1355-1418م) الذي ذكر أنَّها فرضة فارس (أيْ ميناء فارس)، وأنَّه لا يوجد فيها زرع ولا ضرع، وأنَّها ذات بنيان جميل، ومَحَطٌّ وإقلاعٌ للمراكب، وأنَّ الرجل التاجر يُنفِق في عماره داره ما يفوق ثلاثين ألف دينار، وأنَّ بيوتها تُبْنى من الساج والخشب [1].

استمرَّت الحركة التجارية البحرية عبر ميناء سيراف، حتى أغار عليها سوغونجاق (الحاكم المغولي لبلاد فارس)، واحتلَّ المدينة عام 671هـ/1272م بعدما أقصى حاكمها محمود بن أحمد القلهاتي[2].

3.2.1 الموانئ التجارية الهندية وما جاورها:

أسهمت موانئ بحر الهند إسهامًا فاعلًا في حركة التجارة العالمية، ومثَّلت ركيزة أساسية للطرق البحرية التي تتصل بها من مختلف أنحاء العالَم. ويُمكِن عَزْوُ أهمية هذه الموانئ إلى أسباب عديدة، أبرزها: تزويد الغرب عامة والأمراء والأغنياء خاصة بما يَلزم من سِلَع وبضائع، والموقع الاستراتيجي المُتوسِّط بين موانئ الصين شرقًا وموانئ بحر عُمان والخليج الفارسي غربًا؛ ما أسهم في انتعاش الحركة التجارية في هذه الموانئ، بالإبحار في أوقات مُحدَّدة، اعتمادًا على نظام الدورة، واتجاه الرياح الموسمية، باستثناء الحركة التجارية بين موانئ الهند نفسها[3].

لقد مثَّلت الموانئ الهندية أهم المحطات التي يمرُّ بها الطريق البحري الواصل بين عُمان والصين، وكان إبحار السفن من هذه الموانئ وإليها يعتمد على الرياح الموسمية التي تهبُّ على شمال المحيط الهندي، وأوقات هبوبها.

اعتمدت السفن التجارية، في رحلاتها البحرية بين عُمان والصين، ثلاثة طرق رئيسة، هي: الطريق الذي يتجه مباشرة من مسقط إلى كولم ملي (Kollam-Milly) على الساحل الغربي الهندي، والطريق الذي يبدأ بمواني الساحل الجنوبي للجزيرة العربية حتى كولم ملي، والطريق الذي تسلكه السفن من الموانئ العُمانية إلى موانئ السِّنْد، فإقليم أتكين في الهند، فميناء كولم ملي، ثمَّ يلتقي بالطريق الأوَّل والطريق الثاني.

---

(1) الإصطخري، المسالك، ص34؛ الحموي، معجم، ج3، ص294؛ القلقشندي، أبو العباس أحمد. صبح الأعشى في صناعة الإنشاء. دار الكتب المصرية، القاهرة: 1914م، ج4، ص345-346.(سيشار إليه لاحقًا: القلقشندي، صبح).

(2) الحميدان، عبد اللطيف بن ناصر (جامعة الملك سعود)، الدولة العصفورية ودورها السياسي في تاريخ شرق الجزيرة العربية. مجلَّة الوثيقة، العدد الثالث، السنة الثانية، تموز (يوليو) 1983م. الرابط الإلكتروني: http://www.jasblog.com/wp/?p=6061

(3) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص164.

لم يكن البَحّارة العُمانيون حديثي عهد بهذا الطريق؛ إذ دَرَجوا على خوض غماره حتى أَلِفوه، وأصبحت لديهم خبرة واسعة ودراية كافية بأوقات الإبحار فيه، وبمواسمه، وأوقات هبوب رياحه الموسمية، لدرجة أنَّهم خصَّصوا محطات ومراسي للتموين والاستراحة.

استنادًا إلى المصادر الجغرافية والتاريخية، فإنَّ الموانئ الهندية انتشرت في ثلاث مناطق، هي:

1. ساحل السِّنْد (Sindh coast):

يقع هذا الساحل غرب شبه القارَّة الهندية، في المناطق الشمالية الغربية من جنوب آسيا، ويمتدُّ من ساحل السِّنْد في الشرق من الحدود مع الهند إلى جزيرة شورنا (Churna). وقد أجمعت معظم المصادر على أنَّ حضارة وادي نهر السِّنْد ضاربة في القِدَم، وأنَّها بلغت أوجها في العصر البرونزي (ما بين عام 2500 ق. م وعام 1900 ق. م)، وذلك في المناطق التي تُعرَف اليوم باسم باكستان، وكذلك في شمال غرب الهند[1].وهي تتصل ببلاد السِّنْد و كرمان (Kerman)، ويُعَدُّ ميناء ديبل (Debal port) الميناء الرئيس فيها.

(1) Wright, Rita P. (2009). The Ancient Indus: Urbanism, Economy, and Society, Cambridge University Press. 2009. Pp. 115-125.

2. ساحل مليبار (Malabar coast):

يقع ساحل مليبار على الساحل الجنوبي الغربي لشبه القارَّة الهندية، ويبلغ امتداده نحو (850) كم، ويقع على السهل الساحلي كارناتاكا (Karnatak) الضيّق ، و كيرلا (Kerala) بين سلسلة جبال غاتس الغربية (Western Ghats)، وبحر العرب، ويخدم منطقة واسعة من أراضي الهند.

أمّا أهم موانئه فهي: قاليقوط (Calicut)، و كوشين (Cochin)، وكولم ملي (Kollam) (كويلون سابقًا Quilon) في ولاية كيرلا (Kerala) الهندية. وقد مثَّل هذا الساحل مركزًا تجاريًّا مُهِمًّا في التجارة مع بلاد ما بين النهرين، ومصر، واليونان، وروما، وشبة الجزيرة العربية.

3. ساحل كوروماندل (Coromandel):

هو الساحل الجنوبي الشرقي من شبه القارَّة الهندية، وقد أطلق عليه المسلمون اسم معبر منذ القرن الثاني عشر الميلادي، عند تواصلهم مع الشرق الأقصى والصين، وتُعَدُّ مندفي (Mandvi) و سيلان (Ceylon) أهم موانئه.

أمّا أبرز الموانئ الهندية الواقعة على هذه السواحل فهي:

أ- ميناء ديبل (Debal):

ذكر المُؤرِّخ الجغرافي أبو الفداء أنَّ ديبل (مدينة كراتشي في باكستان اليوم) كانت فرضة (ميناء) مشهورة على ساحل البحر الهندي، إلى الغرب من نهر مدينة مهران؛ وهي مدينة معروفة في أرض السِّنْد. ثمَّ تحدَّث عن تجارتها، قائلًا: "هي بلدة صغيرة شديدة الحَرِّ، بها سمسم كثير، ويُجلَب إليها التمر من البصرة". ويتبيَّن من ذلك أنَّ للديبل علاقات تجارية بالجزيرة العربية والبصرة، تتمثَّل في تبادل السِّلَع التي ذكر منها أبو الفداء - على سبيل المثال لا الحصر- التمر [(1)].

أمّا الإصطخري فتحدَّث عن ديبل بالقول إنَّها تنتهي إلى ساحل بلدان الهند، وتتصل بالتبت، ثمَّ تنتهي إلى ساحل الصين [(2)].

---

(1) أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن محمد. تقويم البلدان. دار صادر، بيروت، (د.ت)، ص349.
(2) الإصطخري، المسالك، ص31.

وأمّا ابن حوقل فتحدَّث عن دورها التجاري، قائلًا: "هي متجر عظيم، وتجارتها كثيرة، وهي فرضة هذه البلاد وغيرها، وزروعهم مباخس [1]. وليس لهم كثير شجر، ولا نخيل، فهو بلد قشف، وإنَّما مقامهم للتجارة".

ولاستكمال محطات الطريق البحري، لا بُدَّ من التعريج على أهم الموانئ الهندية على ساحل مليبار، وهي: ميناء قاليقوط، وميناء كوشين، وميناء كولم ملي (Kollam-Milly).

ب- ميناء قاليقوط (Calicut):

يُعَدُّ هذا الميناء أحد أهم موانئ مليبار (Malabar)؛ إذ كان يقصده أهل الصين، و جاوة (Java)، وسيلان (Cylon)، واليمن، وفارس. وهذا ما أكَّده ابن بَطّوطة بالقول إنَّه يجتمع في قاليقوط تُجّار الآفاق، وإنَّ مرساها من أعظم مراسي الدنيا، وفيها التجارة مُزدهِرة، وللتُّجّار أمير يُطلَق عليه لقب شاه بندر؛ وهو إبراهيم شاه بندر، الذي كان رجلًا فاضلًا، وذا مكارم من أهل البحرين، يجتمع إليه التُّجّار. وأضاف الرحالة نفسه بأنَّ في المدينة رجلًا يُدْعى مثقال الشهير؛ وهو صاحب الأموال الطائلة والمراكب الكثيرة؛ لتجارته في الهند، والصين، واليمن، وفارس [2].
وفي هذا السياق، أشار الرحالة نفسه إلى أنَّ أمير التُّجّار إبراهيم شاه بندر استقبله بحفاوة لحظة وصوله ميناء المدينة، وأنَّه لاحظ وجود ثلاثة عشر مركبًا من مراكب الصين في الميناء، وأنَّه حَلَّ هو ومَنْ معه ضيفًا على مَلِكها، الذي جعل لكلٍّ منهم دارًا، مُنتظِرًا الرحيل إلى الصين، حيث لا يُمكِن الإبحار إليها إلّا بمراكب الصين[3].

ج- ميناء كوشين (Cochin):

يُعَدُّ هذا الميناء أحد أهم الموانئ التجارية الهندية على الساحل الغربي لبحر الهند التابع لأقليم مليبار (Malabar region)؛ إذ إنَّه يتوسَّط أهم ميناءين في الهند: ميناء قاليقوط (Calicut)، وميناء كولم ملي (Kollam-Milly)[4] . وقد أشار ابن بَطّوطة إلى هذا الميناء أثناء رحلته إلى الهند، وأفاد بأنَّه يُسمّى كُنْجي كري"، وأنَّ ضبط هذا الاسم هو بكاف مضمومة، ونون

---

(1) يُقصَد بها النقص. والبخس من الأرض: أيِ الأرض التي تنبت بغير سقاية، والجمع: بخوس. (ابن منظور، لسان العرب، ج1، ص221).
(2) ابن بطوطة، تحفة، ج2، ص115-116.
(3) ابن بطوطة، تحفة، ج2، ص116-117.
(4) السياس، عائشة سلمان. الهند: معالمها وآثارها الحضارية. ط1، مركز الكتاب الأكاديمي بيروت: 2015م، ص139. (سيشار إليه لاحقًا: السياس، الهند).

ساكنة، وجيم، وياء مَدٍّ، وكاف مفتوحة، وراء مكسورة، وياء، وأنَّ المدينة تقع أعلى جبل هنالك، حيث يقطنه اليهود، وعلى رأسهم أمير منهم، وهم يُؤدّون الجزية لسلطان كولم (Kollam)[1].

(1) ابن بطوطة، تحفة، ج4، ص49.

د- ميناء كولم ملي (Kollam-Milly):

تُعَدُّ مدينة كولم ملي من المدن المُهِمَّة المُزدهِرة في بلاد الهند، وتُعرَف اليوم باسم كويلون (Quilon)، وتقع في نهاية ساحل مليبار (Malabar coast)، على خَوْر من البحر، وقد عرفها العرب بهذا الاسم، في حين عرفها الصينيون باسم (Ku-Line)، وكانت تُمثِّل مملكة استقرَّ فيها التُّجّار الصينيون. يوجد للمدينة ميناء بحري، وقد ذكر ماركو بولو أنَّه يحتوي على مخزن كبير للفلفل؛ ما يدلُّ على وفرته.[1] أمّا القزويني فتحدَّث عن بعض الصناعات التي تشتهر بها مدينة كولم ملي، مثل الغضائر (الخزف)، وبيَّن أنَّ طين الخزف الصيني أشدُّ صلابة من طين كولم ملي، وأكثر قدرة على تحمُّل النار، وأنَّ غضائر كولم ملي (خزفها) دكناء اللون، خلافًا لغضائر الصين؛ فهي بيضاء اللون، مع وجود ألوان أُخرى وقد ذكر القزويني أنَّه يوجد في المدينة منابت للساج، والبَقَّمِ[2]، والخيزران[3]، والرواند[4]، وأنَّ أصناف العود والكافور واللُّبان تُحمَل إليها، وأنَّ فيها معدن الكبريت الأصفر ومعدن النحاس.

وأمّا سليمان التاجر وابن الفقيه فقد تحدَّثا عن حركة الملاحة البحرية، بالقول إنَّ السفن كانت تُبحِر من مسقط في بلاد عُمان إلى الهند، ومنها تقصد كولم ملي (Kollam-Milly)، وإنَّ فيها مَسْلَحَةٌ لبلاد الهند، وكذلك ماء عذب، وإنَّ الإبحار من مسقط إلى كولم ملي يستغرق شهرًا واحدًا، وكذا الإبحار من كولم ملي إلى هركند (Herkend)؛ إذ يستغرق نحو شهر، وصولًا إلى الصين.

وأمّا ابن بَطّوطة فتناول الأنشطة التجارية في المدينة، وأهمية الميناء بوصفه محطة تجارية على الطريق البحري، واصفًا المدينة بأنَّها من أحسن بلاد مليبار (أو مالابار

---

(1) ماركو بولو، رحلات، ج3، ص66.

(2) **البَقَّمُ:** شجر من فصيلة القطنيات، ورقه كورق اللوز، وساقه حمراء، وهو يحوي خشبة على مادة مُلوَّنة تُستعمَل في الصناعة، ولأْم الجراح، وقطع الدم الذي يسيل من أيّ عضو كان، وتجفيف القروح، وأصله سم ساعة. وقد ذكر الدمشقي أنَّ البَقَّمَ أجوده الغليظ الطري الحَسَن اللون، وهو إمّا أحمر قانٍ بهرماني، وإمّا ذو صفرة فاقعة ذهبية، ويُمكِن معرفة طراوته بحُسْن زهرة اللون وحلاوة الطعم. ينظر: الدمشقي، الإشارة إلى محاسن التجارة، ص21؛ الفيروز آبادي، مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب. القاموس المحيط. ج1، تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة، ج1، ط8، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت: 2005م ، ص1080. (سيشار إليه لاحقًا: الفيروز، القاموس)؛ السيرافي، أخبار، ص75. القزويني ، اثار البلاد، ص83.

(3) **الخيزران:** نبات من الفصيلة النجيلية، ليّن القُضْبان، وأملس العيدان، وهو القصب، ويكثُر في بلاد التبت، وبخاصة على الأنهار، ويتراوح طوله عشر خطوات، ومحيطة ثلاثة أشبار، وثلاثة أشبار بين كل عقدة، والجمع: خَيازر. يقال: كأنَّ قَدَّها غصنُ بانٍ، أو قضيبُ خيزران. ينظر: ماركو بولو، رحلات، ج2، ص104؛ مصطفى، إبراهيم، وآخرون. المعجم الوسيط. ج1، (د.ط)، دار الدعوة، القاهرة: 1989م، ص231. (سيشار إليه لاحقًا: مصطفى، المعجم الوسيط).

(4) **الرواند:** جنس من أعشاب مُعمِّرة، من الفصيلة البطباطية، وهو نبات يُطلِق البطن. ينظر: مصطفى، المعجم الوسيط، ج1، ص319.

Malabar)، وأنَّ فيها أسواقًا عظيمةً للتجارة مع بحر فارس،[1] وأنَّها أوَّل ما يلي الصين من بلاد مليبار، وإليها يسافر أكثرهم، وأسواقها حسان، ولتُجّارها أموال عريضة؛ إذ قد يشتري أحدهم المركب بما فيه، ويسوقه إلى داره بحمولته. ثمَّ ذكر التُّجّار، وكبيرهم، وكذا المسجد الجامع الذي شيَّده خواجه مهذب، مُبيِّنًا أنَّ سلطان المدينة كافر، لكنَّ معظم سُكّانها مسلمين، وهم في المدينة أَعِزَّة، وجديرون بالاحترام. [2]

هـ- ميناء مابد:

يقع ميناء مابد على الجزء الجنوبي من ساحل الهند الشرقي (ساحل كروماندل Coromandel) أمام جزيرة سرنديب، وقد ذكره سليمان التاجكثيرة (باسم مابد)، وقال إنَّ مدائن الجزيرة كثيرة[3]، وهي أشبه بما يوجد في الصين، وعلاقة سُكّانها بالصين وثيقة؛ إذ كانت مابد تُرسِل هدايا إلى مَلِك الصين كل سنة، وكان مَلِك الصين يُبادِلها الهدايا أيضًا، مُبيِّنًا أنَّه لا يوجد بين مابد والصين إلّا جبال وعقاب[4]. وقد وصفها الإدريسي في قوله: أنَّه تجتمع في جزيرة مابد مراكب الصين الخارجة من جزائر الصين، وإليها تُبحِر، وفيها تحطُّ، ومنها تخرج إلى سائر النواحي[5].

يتبيَّن ممّا سبق أهمية جزيرة مابد سياسيًّا وتجاريًّا، وأنَّ ميناءها استُخدِم محطةً تجاريةً للاستيراد من بلاد الشرق الأقصى والغرب الإسلامي، والتصدير إليها.

و- ميناء سرنديب (Serendib):

يأتي هذا الميناء على رأس موانئ جُزُر جنوب شرق آسيا، من حيث الأهمية التجارية. و سرنديب (Serendib) جزيرة تقع في بحر هركند (Herkend) أقصى بلاد الصين، وهي جزيرة سري لانكا (Sri Lanka) التي كانت تُسمّى سيلان (Ceylon) بين عام 1948م وعام 1972م.

وبحسب تقسيم سليمان التاجر للبحار في المحيط الهندي، فإنَّ بحر هركند يفصل بين جزيرة سرنديب وأقصى شرق خليج البنغال (Bay of Bengal). أمّا بحر شلاهط

---

(1) الإدريسي، نزهة، ج1، ص167.
(2) ابن بطوطة، تحفة النظار، ج2، ص118.
(3) أشار سليمان التاجر إلى هذه الجزيرة باسم المابد. ينظر: السيرافي، رحلة، ص 38. وذكرها المسعودي باسم الماند. ينظر: المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص173. في حين أوردها الإدريسي باسم المايد. ينظر: الإدريسي، نزهة، ص37.
(4) السيرافي، رحلة، ص 38.
(5) الإدريسي، نزهة، ص37.

(Shalahit) فيقع بين جزيرة نكوبار (Nekubar) وجزيرة أندمان (Andaman)، وبين جزيرة ملقا (Malacca) وجُزُر الهند الشرقية (The East Indies)، وبحر سيلان (Ceylon)، وبحر هركند (Herkend)[1].

تبوَّأت جزيرة سرنديب مكانة بارزة على خريطة التجارة البحرية العالمية؛ إذ صُنِّفت بوصفها إحدى أهم محطات التجارة البحرية؛ نظرًا إلى وقوعها على الطريق البحري الواصل بين عُمان والصين، وتوافر السِّلَع التي اشتُهِرت بها، وجذبت إليها التُّجّار؛ ما جعلها محطة تجارية مُهِمَّة، يمرُّ بها الطريق البحري، وتقصدها السفن للتزوُّد بما يَلزمها من بضائع ومُنتَجات.

ز- جزيرة سومطرة (Sumatra Island):

تُعَدُّ جزيرة سومطرة إحدى جُزُر جنوب شرق آسيا، وهي تقع في أقصى غرب الجُزُر الإندونيسية الرئيسة، إلى الشمال الغربي من جزيرة جاوة (Java)، وإلى الجنوب الغربي من شبه جزيرة ملايو (Malay)، وقد ذكرها المسعودي عند حديثه عن مملكة المهراج باسم جزيرة سريرة، وبيَّن أنَّ مسافتها في البحر تبلغ نحو أربعمئة فرسخ (2400 كم). وبالمثل، فقد ذكر أبو الفداء جُزُر المهراجالصين (وأخبر أنَّها كانت عامرة، ومن أعمال الصين[2]. أمّا ابن خرداذبة فأطلق عليها اسم جزيرة الرامي[3]، وذكر القزويني أنَّه كان يقطنها كثير من العرب، في حين أشار القزويني إلى أشهر سِلَعها، وهي: الكافور، والعود، والقرنفل، والصندل [4].

والمُلاحَظ أنَّ المُؤرِّخ الصيني شو جوكوا (Chau Ju-Kua)، الذي بحث في العلاقات التجارية العربية الصينية في القرن الثاني عشر والقرن الثالث عشر الميلاديين، قد أفاد بأنَّ سومطرة تقع في الجزء الجنوبي الغربي من المحيط الهندي، بينما هي تقع حقيقةً في الجزء الجنوبي الشرقي منه [5].

وقد جاء الرَّحّالة ماركو بولو (Marco Polo) على ذكر سومطرة، واصفًا إيّاها بجاوة الصغيرة (Little Java)،[6] وفي حين عرض أبو الفداء لموقعها بالنسبة إلى الصين، قائلًا إنَّه إذا أقلع المركب منها (من الجزيرة) طالبًا الصين، واجهته جبال مُمتَدَّة داخلة في البحر على

---

(1) الحموي، معجم، ج3، ص216؛ القزويني، آثار، ص42.
(2) المسعودي، مروج، ج1، ص175.
(3) ابن خرداذبة، المسالك، ص64.
(4) القزويني، آثار، ص329.
(5) Chau Ju-Kua, Trade, P.155.
(6) ماركو بولو، رحلات، ج3، ص279.

مسيرة عشرة أيام، فإذا اقترب التُّجّار المسافرون منها، وجدوا فيها أبوابًا وفُرَجًا، وكل باب منها يُفْضي إلى بلد من بلدان الصين[1].

ح- جزيرة جاوة (Java):

تقع هذه الجزيرة على ساحل بحر الصين، وقد أشار إليها السيرافي باسم جزيرة الزابج، وذكر أنَّ مساحتها تبلغ نحو تسعمئة فرسخ، [2] وأنَّ مَلِكها يُعرَف بمَلِك المهراج، رُبَّما لأنَّ مملكة المهراج تتألَّف من جُزُر عديدة، وهو يملك عددًا كبيرًا منها، مثل: جزيرة سومطرة، وجزيرة كلَّه (Kallah). أمّا ابن خرداذبة فذكر أنَّ مَلِك الزابج (جاوة) كانت تأتيه جباية تبلغ نحو مئتين من الذهب كل تسعمئة وخمسين يومًا[3].

من جانب آخر، قال ابن بَطّوطة إنَّ الجزيرة مشهورة بأشجار النارجيل، والقرنفل، والعود الهندي [4]، وهو ما أكَّده القزويني بقوله إنَّ التُّجّار يجلبون من جاوة إلى سائر البلاد العود الجاوي، والكافور، والسنبل، والقرنفل، فضلًا عن الغَضار (الخزف)[5] الصيني[6].

وفيما يختصُّ بالتجارة البحرية مع الصين، ذكر الرَّحّالة ماركو بولو (Marco Polo) أنَّ جاوة اشتُهِرت بزراعة الأرز الجيِّد، وكانت لها علاقة تجارية بموانئ الصين؛ إذ كان تُجّار ميناء الزيتون في الصين يستوردون من جاوة التوابل، ثمَّ يُوزِّعونها بعد ذلك إلى مختلف دول العالَم [7].

وفي السياق نفسه، وصف المُؤرِّخ والجغرافي البرتغالي أرماندو كورتساو (Armando Cortesão) (1891-1977) طريقة تبادل السِّلَع لدى سُكّان جاوة، فذكر أنَّهم كانوا يذهبون إلى ملقا (Malacca)، ثمَّ يُجهِّزون شحنات السفن والمراكب بنحو (150) طُنًّا، ، (أكثر من ستة جنوك كبيرة)،[8] ومراكب ذات سَوارٍ تُشبِه الروافع[9].

---

(1) المهلبي، المسالك والممالك، ص137.

(2) السيرافي، رحلة، ص66.

(3) القزويني، آثار البلاد، ص29.

(4) ابن بطوطة، رحلة، ص409.

(5) الغَضار: الطين الحُرُّ الذي يُصنَع منه الفَخّار والخزف. وقيل: الطين اللازب الأخضر. ينظر: ابن منظور، لسان العرب، ج5، ص 23.

(6) القزويني، آثار، ص29.

(7) Wright, Thomas, Travels of Marco Polo, P. 280.

(8) **الجنك (أو الينك):** سفينة ذات تصميم صيني قديم للسفن الشراعية، وقد طُوِّرت أثناء حكم أُسْرة هان (206 ق.م-220م) لتكون قادرة على عبور المحيطات والبحار في رحلات طويلة، ولا يزال يوجد منها عدد قليل في جنوب شرق آسيا، والهند، والصين، وهونغ كونغ. وجمع الجنك (أو الينك): جنوك (أو ينوك).

(9) Cortesão, Armando. The Suma Oriental of Tomé Pires, Vol. 1, Hakluyt Society, London:1994, P. 167.

ط- ميناء كلَّه بره (Kallah):

يعرَف ميناء كلَّه بره بأنَّه فرضة الهند، وهو يقع في منتصف الطريق بين عُمان والصين [1]. وقد تعدَّدت أوصاف الجغرافيين المسلمين لهذا الميناء الذي كان ملتقى التُّجّار، لا سيَّما بعد ثورة الصين عام (264هـ/878م)، التي كان من نتائجها تخريب ميناء خانفو (غوانزو/ كانتون).

أمّا سليمان التاجر فقال إنَّ جزيرة كلَّه بره تقع على الطريق البحري الواصل بين عُمان والصين، وإنَّ السفن القادمة من لنجبالوس[2] (إحدى جُزُر نيكوبار Nicobar) تصل إلى جزيرة كلَّه بره (Kallah) على ساحل الملايو الغربي، ومنه إلى جزيرة تيومن[3] الواقعة إلى الجنوب الغربي من ملقا (Malacca)، ثم رأس القِدّيس يعقوب قرب سايجون، ثم جزيرة هَيْنان (Hainan)، يلي ذلك عبور المضيق الذي يفصلها عن أرض الصين، وصولًا إلى ميناء خانفو (غوانزو/ كانتون). وقد ذكر سليمان التاجر أنَّ الرحلة البحرية من مسقط إلى الصين كانت تستغرق أكثر من أربعة أشهر. وأمّا ابن خرداذبة فقال إنَّ إبحار السفن من جزيرة لنجبالوس إلى جزيرة كلَّه بره يستغرق مسيرة ستة أيام. وقد عدَّد ابن خرداذبة والحموي بعض السِّلَع التي اشتُهِرت بها الجزيرة، مثل: التوابل، والخيزران [4]، ومعدن الرصاص القلعي الذي يُعَدُّ أهم السِّلَع؛ إذ لا يوجد له مثيل إلّا في جزيرة كلَّه بره. وأمّا الرَّحّالة ماركو بولو فذكر أنَّ تجارة كلّه بره تتركَّز في التوابل والعقاقير[5]، وأنَّ كلَّه بره هي مدينة ملقا في شبه جزيرة الملايو.

يتبيَّن ممّا سبق وجود اختلاف بين الجغرافيين والرَّحّالة العرب والأجانب في تحديد موقع ميناء كلَّه بره؛ فبعضهم رأى أنَّه يقع ضمن مناطق الهند، وبعضٌ آخرُ رأى أنَّه يقع في شبه جزيرة الملايو، ويُمكِن تفسير ذلك على النحو الآتي:

---

(1) فرضة (ميناء) في الهند، وهي تقع منتصف الطريق بين عُمان والصين، وموقعها من المعمورة في طرف خط الاستواء. الحموي، معجم، ج 4، ص478. وقد ذكر الحموي بلدًا آخرَ هو كلاه، يقع في أقصى الهند، ويُجلَب منه العود. الحموي، معجم، ج 4، ص475.

(2) إحدى جُزُر نيكوبار (Nicobar) شرق خليج البنغال، وهي تقع في بحر الهند على الطريق الواصل بين الهند والصين، وقد ذكر ابن خرداذبة أنَّ أهلها عراة، وأنَّ طعامهم الموز والسَّمَك الطري والنارجيل، وأنَّ أموالهم الحديد، وأنَّهم يُجالِسون التُّجّار. ابن خرداذبة، المسالك، ص66.

(3) تُلفَظ أحيانًا تيومة، والمقصود هو تيومن على ساحل الملايو الغربي، جنوب غرب ملقا. وهذا الاسم ذُكِر هكذا في رحلة سليمان التاجر. السيرافي، رحلة، ص6، وكذلك في كتاب كراتشكوفسكي (كراتشكوفسكي، تاريخ، ج1، ص141.

(4) ابن خرداذبة، المسالك، ص66؛ الحموي، معجم، ج4، ص389.

(5) ماركو بولو، رحلات، ج3، ص28.

- ميناء كلَّه بره كان يقع على إحدى جُزُر مملكة الزابج (جاوة في إندونيسيا) التي عُرِف مَلِكها بالمهراج، وأنَّها - بحسب السيرافي-[1] تحاذي بلاد الصين؛ أيْ إنَّها مواجهة لها، أو قُبالتها ، وبينهما مسيرة شهر في البحر.

- كلَّه يقع ميناء كله بار في ملقا (ماليزيا اليوم)، على ساحل الملايو الغربي، وهو على منتصف الطريق بين موانئ ظَفار وموانئ الصين، ويعدُّ من أهم موانئ الملايو وهو ملتقى التجار العرب والفرس والهنود والصينيين وغيرهم، وانطلق من هذا الميناء الناخوذة العماني إسماعيلويه بن إبراهيم بن مرداس عام 317 هـ، ووصل الى عمان في إحدى وأربعين يومًا، ومن المحتمل بأن الكثير من العمانيين قد انتقلوا إلى الملايو واستوطنوا فيها، ليسهل عليهم إدارة تجارتهم القائمة على التبادل التجاري مع الملايو والصين، وقد أصبحت مدينة ملقا (كله بار) أصبحت هي ملتقى التجار العمانيين والصينين في تلك الفترة[2].

- كان لمملكة الزابج عدد من الجُزُر التابعة لها سياسيًّا، مثل: جزيرة ملقا (Malacca)، وجزيرة سومطرة (Sumatra) التي ذكرها المسعودي باسم جزيرة سريرة، في حين ذكر أبو الفداء جُزُر المهراج، واصفًا إيّاها بالعامرة، وأنَّها من أعمال الصين؛ أيْ من المناطق التي تَتْبَع الصين سياسيًّا، لكنَّها ليست موجودة على الأراضي الصينية نفسها[3].

- يقع ميناء كلَّه بره يقع على الساحل الغربي لجزيرة ملايو (Malay)، وأصول معظم الشعب الإندونيسي تنحدر من هذه الجزيرة؛ إذ سكنوا أراضي جنوب شرقي آسيا منذ القِدَم. وقد يرد في بعض الكتابات أن ميناء كلَّه بره يقع في إحدى جزر الهند الشرقية، كون بعض الكتاب يستخدمون المصطلح الأوروبي المتداول بعد القرن السادس عشر الميلادي؛ أي بعد جلاء البرتغاليين عن هذه المنطقة، وتأسيس البريطانيين شركة الهند الشرقية عام 1600م، وتأسيس شرطة الهند الشرقية عام 1600م. أما جغرافيًا فليس لساحل شبه القارَّة الهندية أيُّ علاقة بجزرية ملايو (كلَّه بره قديمًا).

---

(1) السيرافي، رحلة، ص66.

(2) الهادي، حبيب ، الدور العماني في نشر الحضارة الإسلامية بعالم الملايو. تاريخ النشر 1 كانون الأول (ديسمبر) 2022م. لمزيد من التفاصيل عن هذا الميناء، ينظر: https://www.hnjournal.net/3-12-9/

ينظر أيضًا: الرحبي، خالد، حبيب الهادي، دور العمانيين في نشر الحضارة الإسلامية في منطقة جنوب شرقي آسيا من القرن الأول حتى الرابع الهجريين. بحث مقدم لمؤتمر الدور العماني في وحدة الأمة، 2014م، ص213.

(3) المسعودي، مروج، ج1، ص175.

4.2.1 الموانئ الصينية على الطريق البحري:

يُعَدُّ العرب والصينيون في طليعة الأُمم التي أسهمت في فتح خطوط المواصلات البحرية بين شرق العالَم وغربه، وعملت على تطوُّرها وازدهارها، عن طريق خطوط المواصلات البحرية بين الصين وبلاد العرب عبر طريق الحرير البحري الذي سُمِّي أحيانًا طريق البخور، وطريق الخزف الصيني.

وقد تعدَّدت الموانئ الصينية التي أسهمت في حركة التجارة الدولية على طريق الحرير البحري، مثل: ميناء خانفو (غوانزو/ كانتون)، و ميناء تشوانتشو، وميناء هانغتشو؛ وهي الموانئ التي عرفها العرب أكثر من غيرها. وفيما يأتي بيان لأهم الموانئ الصينية آنذاك:

1- ميناء غوانزو [1] (Guǎngzhōu) (广州):

كانت مدينة غوانزو[2](Guǎngzhōu)[3] أو كانتون (Canton)[4] عاصمة لإقليم غوانغ دونغ (Guangdong)، وهي تُعَدُّ أكبر مدنه، وتقع عند مَصَبِّ نهر سيكاينغ Pearl River (珠江)؛ أيْ نهر اللؤلؤ، في بحر الصين الجنوبي، وعلى بُعْد نحو (120) كم شمال غرب هونغ كونغ (Hong Kong)، ونحو (145) كم شمال ماكاو (Macau).

تمتاز مدينة غوانزو بتاريخ حافل يمتدُّ إلى أكثر من (2200) عام، وقد كانت المدينة محطة رئيسة لطريق الحرير البحري؛ ذلك أنَّها واحدة من أكبر ثلاث مدن في الصين. ويوجد في المدينة ميناء بحري كبير منذ عهد أُسْرة تشين (秦朝)؛ وهي أوَّل سلالة في الإمبراطورية الصينية (221-206 ق.م)، وكذلك أُسْرة هان (Han Dynasty) (漢朝) (202 ق.م-

---

(1) غوانزو: تعريب للاسم الرسمي باللاتينية (Guangzhou)، وهي كانتون Canton بالإنجليزية. ينظر: The World in Guangzhou: Africans and other foreigners in South China's marketplace. University of Chicago Press. 2017.
Johnson, Graham E. Historical Dictionary of Guangzhou (Canton) and Guangdong. Lanham: Scarecrow Press 1999.

(2) هي أكثر التسميات العربية شهرة لدى المسلمين مِمَّن زاروا الصين. ينظر: التاجر، عجائب، ص41؛ ابن خرداذبة، المسالك، ص69؛ ابن الفقيه، البلدان، ص68. وقد ورد الاسم أيضًا في: ابن كثير، عماد الدين إسماعيل بن عمر (701-744هـ). البداية والنهاية. بيت الأفكار الدولية، بيروت: 2004م، ج1، ص168.(سيشار إليه لاحقًا: ابن كثير، البداية)؛ سلطان، طارق. ميناء خانفوا. مجلَّة جامعة أُمِّ القرى لعلوم الشريعة واللغة العربية وآدابها، ج11، ع34، 1426هـ، ص273. أمّا المسعودي فقد أورد هذا الاسم بلفظ (خانقوا). المسعودي، مروج، ج1، ص156.

(3) غوانزو: تعريب للاسم الرسمي باللاتينية (Guangzhou)، وقد يكتب بعض الباحثين الحرف الأوَّل من الاسم كافًا؛ أيْ كوانزو، وقد يكتبونه قافًا؛ أيْ قوانزو.

(4) يُكتَب هذا الاسم باللغة الإنجليزية كانتون (Canton)، وهو مشتق من الاسم البرتغالي (Cantão)، أو (Cidade de Cantão). للمزيد عن كانتون ينظر:
https://www.britannica.com/place/Guangzhou (أطلع عليه بتاريخ 2023/5/25)

221م). أما في عصر صدر الإسلام فخضع الميناء والمدينة لحكم أُسْرة تانغ (Tang Dynasty) (唐朝) (618-907م)، وقد عُدَّ الميناء وقتئذٍ أكثر الموانئ الصينية أهمية.

كان يوجد ميناء آخر على بُعْد (15) كيلو مترًا من ميناء غوانزو، وهو ميناء هوانغبو (Huangpu) الذي يقع أيضًا جنوب إقليم غوانغ دونغ، وقد استُخدِم بوصفه محطة من محطات طريق الحرير البحرية، وذكرت المصادر الإسلامية أنَّه وِجْهة التُّجّار العرب والفُرْس والهنود وغيرهم [1]. وقد شهد ميناء هوانغبو تطوُّرًا تدريجيًّا، بحيث أصبحت السفن تُبحِر منه إلى نحو ثلاثمئة ميناء حول العالَم، مُوزَّعةً على ثمانين دولة ومقاطعة [2].

كانت السفن القادمة من عُمان وغيرها تُبحِر أوَّلًا في بحر صنجي [3] الصيني الذي يُسمّى أيضًا كنجلي، وصولًا إلى بحر عذب، عليه مسالح (جمع مَسْلَحَةٍ) وعمران، ومنه إلى ميناء خانفو (غوانزو)[4].

وقد ربط المسعودي بين موانئ الخليج الفارسي، ومن بينها موانئ عُمان من جهة، وبين موانئ الصين من جهة أُخرى، وذلك في معرض حديثه عن مدينة غوانزو، إذ ذكر أنَّها تقع على نهر عظيم (يقصد نهر سيكاينغ)، وهو أكبر من نهر دجلة، ويَصُبُّ في بحر الصين، وتدخله السفن القادمة من بلاد البصرة، وسيراف، وعُمان، ومدن الهند، وجُزُر الزابج (جاوة)[5]، وهي - كما يذكر السيرافي- تحاذي) بلاد الصين، وبينهما مسيرة شهر في البحر، وأقلُّ من ذلك في حال هبوب الرياح، وأنَّ مَلِك هذه الجُزُر يُعرَف بالمهراج[6].

كان ميناء غوانزو (كانتون) مقصدًا للتُّجّار والسفن، واستمرَّ استخدامه حتى تعرُّضه لهجوم مُتمرِّد صيني يُدْعى هوان تشاو (Huan Chao) 黄巢 (835-884م) عام 878م، مُحدِثًا مذبحة كبيرة وسط التُّجّار الأجانب المسلمين واليهود والنصارى؛ إذ قتل أكثر من (12) ألفًا منهم، وصادر ممتلكاتهم، وكان ذلك سببًا في توقُّف التجارة بين بحر فارس والصين مُدَّة خمسين عامًا تقريبًا، واكتفى التُّجّار بالوصول إلى ميناء كله (Kalah) في منتصف الطريق على الساحل

---

(1) HerGoualc'H (M) : Une étape de la route dans J A Fitzgerald, C.P, Flood Tide in China, London,1958, T. 286. 1, 1998, p 269.

(2) https://www.icontainers.com/ports/huangpu/. (اطُّلِع عليه بتاريخ: 29 تشرين الثاني (نوفمبر) 2022م).

(3) اسم البحر نسبةً إلى جزيرة صنجي. المغربي، أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد. (ت685هـ/ 1286م). الجغرافيا، مرقم الكتاب آليًّا في المكتبة الشاملة. الرابط الإلكتروني: https://shamela.ws/book/463/19 اطُّلِع عليه بتاريخ: 2022/11/28م.

(4) اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب. (ت: بعد 292هـ). تاريخ اليعقوبي. مطبعة الغري، النجف: (ب.ت)، ج1، ص.181. (سيشار إليه لاحقًا: اليعقوبي، تاريخ)؛ ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص46.

(5) المسعودي، مروج، ص46.

(6) السيرافي، رحلة، ص66.

الغربي لشبه جزيرة ملقا.[1] وقد حدث ذلك كله في عهد أُسْرة تانغ (618-907م)، ثمَّ أُعيدت حركة التجارة إلى ميناء خانفو (غوانزو/ كانتون) مَرَّة أُخرى في عهد أُسْرة سونغ (960-1279م) التي عملت على صيانة الميناء، وإعادة النشاط التجاري إليه، وفتحه أمام حركة التجارة الخارجية، وتعيين رجال أَكْفاء في الميناء، ومنع الرشوة والفساد، فضلًا عن إنشاء حَيٍّ للأجانب يتولّى رجل من بلادهم إدارة شؤونهم.

والحقيقة أنَّ هذه الإجراءات أدَّت إلى تطوير حركة الملاحة التجارية، بحيث وصلت السفن الصينية إلى ظُفار وأرض اللُّبان وعُمان. وقد عرض متحف أرض اللُّبان في البليد نماذج من الآثار الصينية التي تعود إلى تلك الآونة، ومن بينها نقود معدنية من عهد أُسْرة سونغ (Song Dynasty)، عُثِر عليها أثناء التنقيبات الأثرية في مدينة البليد، وسيأتي تفصيلها واستعراض صورها في الفصل الخامس الخاص بالآثار [2].

وفي هذا السياق، وصف الإدريسي خلال القرن السادس للهجرة المدينة البحرية غوانزو بأنَّها أعظم موانئ الصين، [3] والمركز التجاري للتُّجّار المسلمين[4] الذين كان لهم قاضٍ مسلم ينظر في القضايا التجارية والخلافات بين المسلمين[5]. وأضاف الإدريسي بأنَّ المدينة يحكمها مَلِك مَهيب، وأنَّ مملكته شامخة، وعنده فيلة كثيرة، وأنَّ أهلها يأكلون الأرز، والنارجيل، وقصب السكر.

شهد ميناء غوانزو (كانتون) نشاطًا تجاريًّا ملحوظًا؛ إذ بلغ عائد التجارة الخارجية من الميناء في عهد أُسْرة سونغ الشمالية (Northern Song Dynasty) (北宋) (960-1127م) نحو تسعة أعشار عائد التجارة الخارجية في الصين مُجتمِعةً، ووصلت قيمة مبيعات اللُّبان

---

(1) لتعرُّف المزيد عن هذا التمرُّد، وتوقُّف تجارة العرب إلى خانفو، وإجراءات الأُسْرة الصينية الحاكمة التي أرجعت التجارة إلى سابق عهدها، ينظر: كرار، العلاقات التاريخية، ص147-149.

(2) عُثِر على هذه النقود في مناطق مختلفة من منطقة سور مدينة البليد والحصن، وذلك أثناء الحفريات الأثرية التي أشرف عليها بأول (Powl) عام 1997م، وعثر فيها على نقود تعود إلى عهد حكم أُسْرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م)، وكان بعضها في حالة جيّدة، وبعضٌ آخرُ مُتآكِل. كانت النقود مصنوعة من البرونز (خليط من النحاس في معظمه، ونسبة أقلُّ من القصدير)، وجميعها دائرية الشكل، ومثقوبة في المركز، ومنقوش عليها باللغة الصينية في الوجه والظهر، وهي محفوظة كلها في متحف مدينة صلالة. للمزيد عن هذه النقود، ينظر: الباب الرابع من هذه الدراسة. لنماذج من هذه العملات ينظر:

Annucci, Arturo. “Coins: The Kilwa Issue”. **In:** New research at the port of Al Balid and its castle (Husn): Interim Report (2016-2018). The Journal of Oman Studies, Vol. 21. The Ministry of Heritage and Tourism, Sultanate of Oman. Oman 2020. Pp. 194-96.

(3) الإدريسي، نزهة، ج1، ص84-85، 96.

(4) عثمان، تجارة، ص138.

(5) ابن بطوطة، رحلة، ص421-422.

المستورد من الخارج عام 469هـ/1077م إلى نحو (313) يوانًا صينينيًا Yuan 元/圓[1]؛ ما يدلُّ على عِظَمِ حجم الحركة التجارية البحرية بين الصين وعُمان التي تشتهر أراضيها باللُّبان في كلٍّ من: وادي دوكة، وواحة شصر/ وبار، و ميناء خَوْر روري[2] (Khor Rori)، وميناء البليد.

وحفاظًا على هذه المُكتسَبات؛ فقد اتخذت الحكومة الصينية عددًا من الإجراءات للمحافظة على حقوق التُّجّار الأجانب، ومن ذلك ما كتبه سليمان التاجر[3] من أنَّ مَلِك الصين عيَّن إمامًا مسلمًا لإمامة المسلمين في صلاة العيد وخُطب الجمعة[4]، وسُمِح له بالدعاء لخليفة المسلمين؛ وهو الشيخ العُماني أبو عبيد الله بن عبد الله بن القاسم الذي كان عند وصوله الصين عام 133هـ/759م[5] مُعاصِرًا للخليفة العبّاسي الأوَّل أبي العبّاس السفّاح (132-136هـ/750-754م)،[6] مُبيِّنًا أنَّ التُّجّار العراقيين لم يكونوا يُنكِرون في ولاية هذا الإمام شيئًا من أحكامه؛ إذ كان مُلتزِمًا بكتاب الله تعالى وسُنَّة رسوله الكريم؛ ما يشير بوضوح إلى العلاقات الطيِّبة بين دولة الخلافة العبّاسية ومَلِك الصين شوان زونغ (Xuanzong) 唐玄宗 (712-756م)، وإلى التسامح الديني بينهما، في ظِلِّ ممارسة النشاط التجاري في مدينة غوانزو (كانتون) بسهولة ويسر.

وفي سياق مُتَّصِل، وصف السيرافي ميناء غوانزو، قائلًا إنَّه كان "مرفأ السفن، ومُجتمَع تجارات العرب، وأهل الصين"[7]. أمّا المسعودي فوصف المدينة بأنَّها "مدينة عظيمة على بحر

---

(1) هان، العلاقات ، ص50.

(2) خور روري Khawr Rawrī أو Khor Rori (باللغة العربية الجنوبية القديمة: سمهرم): يقع في محافظة ظفار، وهو أحد مواقع طريق اللُّبان التي أُدرِجت في سِجِلِّ التراث العالمي عام 2000م. للمزيد من التفاصيل ينظر: .UNESCO World Heritage Centre. 2000

(3) السيرافي، رحلة، ص34.

(4) الشماخي، أحمد بن سعيد بن عبد الواحد. كتاب السير. تحقيق: أحمد بن سعود السيابي، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 1987م، ج1، ص87. (سيشار إليه لاحقًا: الشماخي: السير).

(5) كرار، العلاقات التاريخية، ص146.

Zhang Guang Da, An outline of the Historic Relations between China and Arabs in the Early Era. Edited by Zhou Yi Liang, The History of Sino-Foreign Cultural Intercourse. Hunan the People's Publishing House, 1987, P. 753.

(6) المقصود هنا هو الشيخ أبو عبيدة بن عبد الله بن القاسم (2هـ/8م) الذي وصل إلى ميناء خانفو (غوانزو/ كانتون) الصيني عام 133هـ/ 750م تقريبًا؛ أيْ إنَّه كان معاصرًا للخليفة العبّاسي الأوَّل أبي العبّاس السفّاح (132-136هـ/750-754م). لتعرُّف المزيد عن الشيخ أبي عبيدة بن عبد الله بن القاسم، ينظر: الفصل الثالث الخاص بالرَّحّالة العرب والصينيين في هذه الدراسة.

(7) السيرافي، رحلة، ص24.

أعظم وأكبر من دجلة، يَصُبُّ في بحر الصين، وتدخل هذا البحر سفن التجارة الواردة من بلاد البصرة وسيدان وعُمان وغيرها من الممالك بالأمتعة"[1].

2- ميناء مدينة خانفو (الزيتون) تشوانتشو Quanzhou 泉州市:

ويبدو أنَّ حركة التجارة البحرية لم تقتصر على ميناء غوانزو (كانتون) فحسب، بل كانت توجد موانئ صينية أُخرى لها صلات تجارية مع دول الخليج العربي، مثل ميناء خانفو (الزيتون)، الذي أصبح من أكبر الموانئ في عهد أُسْرة سونغ الجنوبية (Southern Song Dynasty) (南宋) (1127-1279م). ومدينة الزيتون تقع جنوب شرق مقاطعة فوجيان (Fujian) (福建) التي تُطِلُّ على الساحل الجنوبي الشرقي للصين، وذلك عند مَصَبِّ نهر يانغتسي (Yangtze) أو (Yangzi) (长江).

ويُعَدُّ ميناء مدينة خانفو (الزيتون) أحد الموانئ الأربعة الرئيسة في عهد أُسْرة تانغ Tang (Dynasty) 南唐 (618-907م): ميناء غوانزو (كانتون)، وميناء مدينة مينغتشو (Mingzhou) (明州) المعروفة اليوم باسم نينغبو (Ningbo) (宁波)، وميناء يانغتشو (Yangzhou) (扬州市).

وقد شهدت المدينة نهضة تجارية وعمرانية في عهد أُسْرة سونغ التي أنشأت عام 480هـ/ 1087م قسمًا لإدارة السفن الأجنبية والتجارة الخارجية في ميناء مدينة الزيتون. تشير بعض المصادر إلى أنَّ الرَّحّالة ابن بَطّوطة هو أوَّل مَنْ ذكرها بهذا الاسم في كتاباته، علمًا بأنَّ هذا الاسم كان معروفًا قبل وصوله، وقد أصابته الحيرة لمّا عرف اسمها؛ نظرًا إلى عدم وجود أشجار زيتون فيها، أو في أيٍّ من بلاد الصين، وقد أشار ابن بَطّوطة إلى ذلك عند وصفه المدينة ومرساها؛ إذ قال: "لمّا قطعنا البحر، كانت أوَّل مدينة وصلنا إليها مدينة الزيتون، وهذه المدينة ليس بها زيتون، ولا بجميع بلاد أهل الصين والهنود، ولكنَّه اسم وُضِع عليها، وهي مدينة عظيمة كبيرة، تُصنَع بها ثياب الكمخا والأطلس، وتُعرَف بالنسبة إليها... ومرساها من أعظم مراسي الدنيا، أو هو أعظمها. رأيت به نحو مائة جنك كبار، وأمّا الصغار فلا تُحْصى كثرة"[2].

أمّا المُؤرِّخ الجغرافي أبو الفداء (672-732هـ/1273-1331م) فذكر أنَّ مدينة الزيتون البحرية هي فرضة (ميناء) الصين، ومدينة مشهورة بين التُّجّار المسافرين، وتدخل

---

(1) المسعودي، مروج، ج1، ص55.
(2) ابن بطوطة، رحلة، ج1، ص318.

المراكب إليها من بحر الصين بنحو خمسة عشر ميلًا (24,14 كم)، ولها نهر عند رأس الميناء، وأنَّها تمتدُّ على نصف اليوم من البحر، ولها خَوْر[1] تدخل فيه المراكب إليها من البحر[2]. وأمّا ماركو بولو (Marco Polo) فقال إنَّ ميناء المدينة اشتُهِر بكثرة السفن المُحمَّلة بالبضائع التي تُوزَّع داخل البلاد، وإنَّه في مُقابِل كل سفينة مُحمَّلة بالفلفل تُبحِر إلى الإسكندرية، أو إلى أيِّ مكان آخر في العالَم، تأتي مئة سفينة أو أكثر إلى ميناء الزيتون، ويَحتشد في مينائها التُّجّار؛ فهو يُعَدُّ أحد أعظم موانئ العالَم، وأكثرها سَعَةً ويُسْرًا[3].

وأمّا المُؤرِّخون الصينيون الذي عرضوا لميناء الزيتون، وحركة التجارة فيه، فمنهم تشاو رو كوه في كتابه (سِجِلّات البلدان الأجنبية)؛ إذ جاء فيه أنَّ عدد أنواع السِّلَع التي وصلت ميناء الزيتون بلغ أربعين نوعًا، أغلبها من التوابل والأدوية، وأنَّ التُّجّار العرب هم مَنْ جلبوا أكثرها، وأنَّه يوجد في المدينة شواهد أثرية إسلامية، مثل المقابر والمساجد؛ ما يدلُّ على استقرار المسلمين فيها، وإسهام هذا الميناء في حركة التجارة البحرية بين الصين والعالَم الإسلامي[4].

3- ميناء لوقين (تونكين) (東京):

يقع هذا الميناء في دلتا النهر الأحمر ذي التربة الخصبة للزراعة، والغنية بإنتاج الأرز، إلى الجنوب من مقاطعة يونان (Yunnan) 云南، وغوانغشي (Guangxi) (كوانج تاي) (Quảng Tây)في الصين، وإلى الشمال الشرقي من لاوس، وغرب خليج تونكين[5].

شهد ميناء لوقين حركة تجارية نشطة في عصر أُسْرة تانغ (618-907م)؛ نظرًا إلى موقعه المُتميِّز، وتوافر عوامل الجذب التجاري فيه، فضلًا عن طبيعية السُّكّان في الميناء؛ إذ أشاد بهم الإدريسي بقوله إنَّهم يُجالِسون الناس، ويُداخِلون التُّجّار. وقد وصف الجغرافي نفسه ميناء المدينة بأنَّه مرفأ مُهِم من مرافئ الصين.[6] أمّا ابن بَطّوطة فأطلق على هذا الميناء اسم صين الصين، وذكر أنَّهم يُسمّونه صين كلان،[7] واصفًا مدينة الميناء بأنَّها أكبر مدن الصين، وأحسنها

---

(1) الخور هو مصب الماء في البحر وقيل هو مصب المياه الجارية في البحر إذا اتسع وعرض ، وقال شمر/ الخور عنق من البحر يدخل في الأرض وقيل هو خليج من البحر، وجمعه خُؤُورٌ. ابن منظور، لسان العرب، ج4، ص263.

(2) أبو الفداء، تقويم، ص369.

(3) ماركو بولو، رحلات، ص198-199.

(4) تشاو رو كوه، سجلات البلدان الأجنبية، ج2، ص161، نقلًا عن شان، التجارة ص51.

(5) لتعرُّف المزيد عن هذا الميناء، ينظر:

The Tongking Gulf Through "Cooke, Nola; Li, Tana; Anderson, James A., eds. History. Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press 2011.

(6) الإدريسي، نزهة، ج1، ص84.

(7) ابن بطوطة، الرحلة، ص417.

أسواقًا، وأكثرها شهرةً بالديباج[1]، وأنَّ من أعظم أسواقها سوق الغضائر (الخزف) الذي اشتُهِر بتصدير الخزف إلى سائر بلاد الصين، والهند، واليمن، ودول الخليج العربي[2]. وهو ما أكَّدته مصادر عديدة؛ إذ أفادت بأنَّ مدينة الميناء كانت تشتهر بصناعة الحرير، والديباج، والأواني الخزفية[3].

وفي حقيقة الأمر، فقد كان لطبيعية موقع الميناء المُتميّزة جغرافيًّا دورٌ فاعل في أنْ يكون مرفًا، ومركزًا تجاريًّا؛ فهو يقع على نهر فيه مَدٌّ وجَزْر، وهي مَزِيَّة تساعد السفن على سرعة الدخول والخروج من الميناء والبحر في حالة المَدِّ.

4- ميناء مينغتشو (Mingzhou) (名著):

تقع مدينة مينغتشو (نينغبو 宁波市 اليوم) في مقاطعة تشجيانغ (جيجيانغ 浙江)، وهي مدينة ساحلية تُشرِف على بحر الصين، ومميناؤها يتصل بنهر يانغتسي، ونهر هاواي (Hawai River) (夏威夷河) شمالًا، في اتجاه البحر من الجهة الشرقية.

مثَّلت مدينة مينغتشو مركز التجارة الرئيس؛ سواء للمناطق الخارجية أو المناطق الداخلية، وكان ميناؤها أحد الموانئ الرئيسة للتجارة البحرية بين الصين واليابان منذ عهد أُسْرة تانغ (618-907م)، لكنَّ اللافت أنَّ معظم سفن الميناء كانت تُبحِر من جُزُر كوريا واليابان وإليها؛ أيْ تُبحِر إلى مناطق الشرق خاصة، وعدد قليل منها يُبحِر إلى آسيا وبلاد العرب. أمّا الإبحار إلى مناطق الغرب فكان من ميناء خانفو[4].

5- ميناء يانغتشو (Yangzhou) (扬州市):

يقع ميناء يانغتشو والمدينة نفسها على الضفة الشمالية لنهر يانغتسي (Yangtze)أو(Yangzi) في منتصف الخط الساحلي الشرقي للصين، وتمتاز مدينة يانغتشو بالغنى والثراء؛ لِما يعود إليها من ريع التجارة البحرية ومدخولاتها.

وسعيًا من أُسْرة تانغ (618-907م) لديمومة حركة التجارة العالمية في ميناء يانغتشو، والمحافظة على المُكتسَبات المادية المُتحقِّقة من ذلك؛ فقد أَوْلت التُّجّار الأجانب جُلَّ اهتمامها،

---

(1) المصدر نفسه، ص418.
(2) نفسه، ص418-419.
(3) الصيني، بدر الدين حي. العلاقات بين الصين والعرب. مكتبة النهضة المصرية، القاهرة: 1950م، ص129. (سيشار إليه لاحقًا: الصيني، العلاقات).
(4) شان، الطرق، ص52.

وقدَّمت لهم التسهيلات اللازمة لممارسة أنشطتهم التجارية في البلاد، ومن ذلك - مثلًا- إصدار الإمبراطور وينزونغ (Wenzong) 唐文宗 (809-840م) في العام الثامن من حكمه، مرسومًا إمبراطوريًّا خاصًّا لحماية رجال الأعمال الأجانب في مقاطعة غوانغ دونغ، وفوجيان، ويانغتشو، وغيرها. وتعقيبًا على هذا المرسوم، أورد أحد المصادر قول الإمبراطور وينزونغ بهذا الخصوص من أنَّ "السفن التبتية (من مناطق التبت) التي في بحر الصين الجنوبي جاءت في الأصل بدافع الإعجاب، ودافع الكرم والعطف الذي نالته في الصين، والذي غمرها بالسعادة. سمعْتُ أنَّ كبار المسؤولين قد طلبوا (من الأجانب) نسبة من الضريبة أكثر من المُقرَّر سنويًّا، وصوت استيائهم وصل لي، وأنا قلق جدًّا على سلامتهم، حيث إنَّ نسبة الضرائب لا تزال باهظة، وأُفكِّر أنْ أكون طيِّبًا معهم لإظهار الرحمة، ولا يُسمَح لكبار المسؤولين بزيادة نسبة الضرائب مَرَّة أُخرى"[1].

6- ميناء هانغتشو (Hangzhou) (杭州):

تقع المدينة الساحلية هانغتشو شمال غرب مقاطعة تشجيانغ (Zhejiang province) 浙江 في الشرق الصيني، على نهر تشيانتانغ (Qiantang River) 钱塘江، وهي تُمثِّل عاصمة هذه المقاطعة. وقد اشتُهِرت المدينة بخصوبة أراضيها وغنى أهلها، وحظيت بأهمية خاصة بعد أنْ أصبحت ليآن (هانغتشو اليوم) عاصمة أُسْرة سونغ الجنوبية عام 532ه\ 1138م؛ ذلك أنَّ موقع ميناء هانغتشو أقرب إلى اليابان (Wa) (倭) (أو Wakoku 倭国) (هذا الاسم من أصول صينية، ومن مقطعه الثاني جاء الاسم العربي الواق واق)، وكوريا (Joseon) (대조선국) (هذا الاسم من أصول كورية)، وهو من أكثر الموانئ نشاطًا في حركة التجارة البحرية مع كوريا واليابان. غير أنَّ التُّجّار العرب كانوا يُفضِّلون التعامل مع ميناء خانفو، ولكنْ ما إنْ أصبحت هذه المدينة عاصمة الدولة، ومركز الاقتصاد فيها، حتى توجَّهت أنظارهم إلى ميناء هانغتشو. وممّا يُستدَلُّ به على الوجود الإسلامي في هذه المدينة، ورُبَّما العُماني أيضًا، هو المقابر الإسلامية والمساجد التي أنشأها المسلمون هناك[2].

---

(1) شان، الطرق، ص52. نقلًا عن بنغ ده تشين، تاريخ البحرية الصين، بكين، دار النشر للاتصالات الشعبية، بكين : 1988م : 彭德清, 中国航海史, 北京, 人民交通出版社, 1988

(2) نفسه ص53.

7- ميناء هَينان (أو هاينان Hainan) (海南):

يقع ميناء هَيْنان والمدينة نفسها في أقصى جنوب الصين، في بحر الصين الجنوبي، على جزيرة بين جُزُر عديدة في المنطقة، لها مضيق يحمل اسمها، ويُطلَق عليه أيضًا اسم مضيق تشنغتشو (Zhengzhou) 郑州市. واليوم، تنقسم الجزيرة إلى أربع ولايات، وإحدى عشرة مقاطعة، وميناء هَيْنان هو أهم موانئ الجزيرة على الساحل الشمالي منها[1].

وكان الرَّحّالة ماركو بولو (Marco Polo) قد تحدَّث عن وضع المدينة الاقتصادي بالقول إنَّها تجمع تِبْر الذهب والنحاس، وتزرع القمح،[2] وأنَّ ميناءها (هَيْنان) تربطه علاقات تجارية بحرية بالموانئ الجنوبية للصين. أمّا الكاتب الصيني شو جو فذكر أنَّ من مُنتَجاتها: القرنفل، والنارجيل، والقطن، والقنب، وورق التوت، والحرير، والفلفل الطويل، والملح، والحديد، والسَّمَك، والأرز، مُبيِّنًا أنَّ الأهالي كانوا يبيعون هذه المُنتَجات للتُّجّار على السواحل، وأنَّ مخازن الميناء كانت تعجُّ بالعاج، وقرون الكركدن، وغير ذلك من البضائع الثمينة[3].

خلاصة القول، أن طريق الحرير البحري الواصل بين عمان والصين، كان يمثل ركيزة أساسية في تحريك عجلة الاقتصاد العماني والصيني، والنهوض بالبلاد في مختلف الميادين، وتوفير كثير من فرص العمل في المناطق المحيطة به، لا سيَّما في مجال التجارة، وتبادل السِّلَع بين مختلف أقطار العالَم. ولهذا حرصت الدول التي يمرُّ بها هذا الطريق على الاهتمام به، وتطوير موانئه، وتأمين غذاء بحّارته، وحمايته من مخاطر القراصنة.

أوضح هذا الفصل بجلاء التكامل المعلوماتي عن الطريق البحري بين عُمان والصين، بناءً على كتابات الرَّحّالة المسلمين على اختلاف أصولهم العِرْقية، وكتابات نظرائهم من الصينيين (رسمية، وغير رسمية) التي عملت الباحثة على تعريبها؛ سعيًا لإيراد أكبر قَدْر من المعلومات المستقاة من أصولها الصينية. إسلاميًّا، عُنِيت الباحثة بكتابات الرَّحّالة الشهير سليمان التاجر في منتصف القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي؛ نظرًا إلى وصفه الدقيق لما رآه وعايشه ودَوَّنه في رحلاته إلى الصين، وإشادة المُستشرِق الفرنسي جول ڤيرن (Jules Verne) (1828-1905م)، المُتخصِّص في الملاحة البحرية في المحيط الهندي، بكتاباته، ودقَّة وصفه للصين، وللطريق البحري إليها، مُبيِّنًا أنَّه خير مثال على التُّجّار العرب والفُرْس الذين توجَّهوا إلى الصين،

---

(1) Chau Ju-Kua, Trade, Pp. 176.
(2) Wright, Travel of Marco Pollo, P. 277
(3) الصيني، العلاقات ، ص 133-134 .

وأرَّخوا رحلاتهم إليها تأريخًا دقيقًا. وكذلك توثيق أبي زيد السيرافي (ت: 330هـ تقريبًا) لرحلة سليمان التاجر، وتعليقه عليها، واجتماعه بالمُؤرِّخ المسعودي عام 303هـ/951م(1)، وما أسفر عنه ذلك من نقل لقصة رحلة ابن وهب القرشي الذي وصل الصين بحرًا بعد ثورة الزنج في البصرة. الى جانب ذلك ذكرت الدراسة تدوينات بعض المُؤرّخين والجغرافيين العرب، الذين إتخذوا وصف سليمان التاجر أساسًا لكتاباتهم، وعلقة عليها، أمثال: أبي زيد السيرافي، والقزويني، والحموي، الذين أعادوا كتابات رحلة سليمان التاجر بعباراتهم الخاصة. وقد عُنِيت الباحثة أيضًا بتدوينات عدد من الرَّحّالة المسلمين الذين وصفوا الطريق البحري، مثل: ابن خرداذبة في كتابه (المسالك)، وابن الفقيه في كتابه (البلدان).

اتضح من خلال تحليل تدوينات الرحالة الصيني جيا دان (Jia Dan) في منتصف القرن الثامن الميلادي الموانئ الواقعة على طريق الحرير البحري الصيني العربي من غوانزو إلى بحر فارس، بما في ذلك عُمان، وصولًا إلى بغداد (البلاد الأجنبية). وقد ورد ذلك في السجلات التي قدَّمها هذا الكاتب إلى البلاط الملكي عام 1060م، إضافةً إلى إيراد ترجمات عن الطرق من مصادر صينية.

كشفت الدراسة وجود اختلاف، في بعض الأحيان، بين وصف بعض الجغرافيين والرَّحّالة للطريق البحري بين عُمان والصين، لكن هذا الاختلاف لا يُمثِّل تناقضًا أو تضاربًا في الوصف. فمثلًا، ذكر ابن الفقيه أنَّ الطريق البحري إلى الصين يبدأ بميناء سيراف، مرورًا بموانئ عُمان، ثمَّ الإبحار مباشرة إلى ساحل مليبار، فميناء كولم ملي (Kollam-Milly)، ومنه إلى ميناء كلَّه بره Kallah، ثمَّ بلاد الصين دون المرور بالطريق المحاذي للساحل الشرقي الآسيوي، في حين وصف ابن خرداذبة طريقًا مختلفًا عمّا وصفه ابن الفقيه، إلّا أنَّه يَتَّفِق مع وصف ابن الفقيه في بعض محطات الطريق. وقد أوضحت الدراسة أنَّ الاختلاف في وصف الطريق قد يُعْزى إلى أحوال الطرق نفسها، مثل عدم الإبحار في مناطق مُعيَّنة من الطريق تجنُّبًا للمخاطر التي قد يُواجِهها البَحّارة والسفن، كخطر القرصنة. وكذلك الإبحار بعيدًا عن المناطق المُعادِية، أو تلك المُنافِسة لدول الخليج العربي، أو الصين، أو كليهما معًا. وقد يكون الإبحار على امتداد الساحل نتيجةً لهبوب عواصف شديدة؛ ما يُجبِر السفن على الانتظار في بعض موانئ السواحل حتى تستقرَّ الأحوال الجوية. وقد يكون السبب في هذا الاختلاف هو اقتصار وِجْهة الرحلة على مدينة مُعيَّنة

(1) السيرافي، أبو زيد الحسن (ت: القرن 4هـ /10م). **رحلة السيرافي**. تحقيق: عبد الله الحبشي. ط1، المجمع الثقافي، أبو ظبي: 1999م، ص 8.

في الصين دون غيرها، أو تنقُّل التاجر بمركبه وبضاعته بين موانئ مختلفة، مثل ميناء جاوة في إندونيسيا اليوم، أو سواحل الواق واق؛ أيْ سواحل فيتنام واليابان) قبل الوصول إلى مبتغاه النهائي في الأراضي الصينية.

وقد توصلت الدراسة أن الرَّحّالة المسلمين قدروا المسافة التي يقطعونها بين الموانئ المختلفة بالفرسخ، وأحيانًا باليوم أو الليلة، خلافًا للصينيين الذين قدَّروها باليوم، والمتر الصيني الذي يُسمّونه (公尺) (gong chǐ).

فسر هذا الفصل تعريف "السفن الصينية"، وهو يرد كثيرًا في المصادر العربية والأجنبية على حد سواء، على سفن في بحر فارس مخصصة للابحار الى الصين، ولا يعني بالضرورة أن أصل السفن صيني، بل أنها سفن كانت مخصصة للسفر الى الصين، وهذا كان شائعًا ومُتداوَلًا في الحقبة الزمنية التي تناولتها الدراسة.

وقد استنتجت الدراسة أن الطريق البحري كان يختصر مسافات طويلة مُقارَنةً بالطرق البَرِّيَّة، بالإضافة إلى قدرة السفن على نقل كمِّيات كبيرة من البضائع مُقارَنةً بكميات النقل على الطرق البَرّيَّة، وأنَّ وسائل النقل البحري لا تتطلَّب جهدًا بشريًّا مُقارَنةً بالسير على الطرق البَرّيَّة، وأنَّه توجد أنواع مُعيَّنة من البضائع يصعب نقلها على الطرق البَرِّيَّة؛ لِما يُسبِّبه ذلك من ضرر لها. وأنَّ الطريق البحري يظلُّ أقلَّ خطورة نسبيًّا من خطورة الطرق البَرّيَّة التي تمتدُّ في بلاد مُتعدِّدة الديانات والمعتقدات والسياسات.

وفيما يتعلق بالموانئ، جاءت الدراسة في هذا الفصل على ذكر الموانئ العُمانية التي كانت قائمة في الحقبة التي تناولتها الدراسة، ثمَّ عرضت الدراسة تاريخ كلٍّ من هذه الموانئ ودوره في تطوُّر الملاحة البحرية، ومواقعها، وإمكانياتها، وأشهر ما توافر لديها من بضائع، وأنَّ الموانئ العُمانية لم تكن فقط مركزًا لتجميع البضائع والسِّلَع من عُمان فقط، وإنَّما امتدَّ ذلك ليشمل بضائع الجزيرة العربية والساحل الشرقي لإفريقيا، ويعاد تصديرها بعد ذلك من عُمان إلى بلاد الهند والصين. وكانت الموانيء العمانية ايضاً مركزًا رئيسًا للتجارة في المنطقة؛ إذ كانت تأتيها البضائع من الصين والهند لتباع في الأسواق المحلية، ثمَّ يعاد تصدير الفائض منها الى التجمُّعات السُّكّانية في الجزيرة العربية عبر شبكة من الطرق البَرِّيَّة، وبحرًا الى ميناء جدة على البحر الأحمر والى الساحل الأفريقي الشرقي.

وأظهرت الدراسة أيضاً أن الموانئ العُمانية أسهمت الى حد كبير في ازدهار عُمان تجاريًّا، ووفرت فرص عمل لسُكّانها في مجالات عِدَّة في الإنتاج والتسويق، والتجارة، والعمليات الحيوية (اللوجستية) في الموانئ. وأوضحت الدراسة أنَّ الموانئ العُمانية اضطلعت بخدمة الموانئ

الأُخرى، وسفن الصين في بحر فارس وبحر عُمان من خلال تزويد السفن بما يَلزمها من المؤن والماء العذب من ميناء صحار قبل الإبحار إلى الصين.

أما بخصوص الموانئ الصينية، فقد خلُص الفصل إلى معلومات دقيقة عن أهم الموانئ الصينية التي كانت على صلات تجارية بموانئ عُمان، وما توافر فيها من بضائع تُتاجِر بها مع عُمان، وأبانت الدراسة أيضًا أنَّ موانئ الصين أدَّت دورًا كبيرًا في تطوير حركة التجارة بين عُمان والصين، حيث نشأت فيها مناطق سكنية للتُّجّار العرب المسلمين، وعيَّنت لهم إمامًا مسلمًا؛ لإمامتهم في الصلاة، وحَلِّ خلافاتهم.

أظهر هذا الفصل كذلك أنَّ بعض الموانئ كانت تفرض ضرائب مُحدَّدة ومختلفة المقدار على السفن وحمولاتها، كما هو حال ميناء كولم ملي؛ وكانت مهمة جمع الضرائب منوطة فقط بِالْمَسْلَحَةِ (جمعها مَسالح)؛ وهي القوَّة العسكرية المُرابِطة في الميناء.

كذلك كشف هذا الفصل النقاب عن معلومات دقيقة ومُهِمَّة ورد ذكرها في السِّجِلّات الرسمية الصينية، عن المخاطر التي تعرَّض لها التُّجّار المسلمون في الصين، وكيف تصرَّف التُّجّار عند وصولهم ببضائعهم للمواتنيء الصينية، وآلية العمل والإجراءات المتبعة في الموانيء. وأوضحت الدراسة أنَّ الموانيء الصينية لم تكن تُستخدَم فقط لتحميل البضائع وتفريغها، وإنَّما كانت بمثابة مراكز ووكالات تجارية تعمل في المضاربات التجارية، فضلًا عن إمكانية إقامة الجاليات التجارية في مدن الموانئ، وقد كان ذلك أحد أسباب ازدهارها.

بالإضافة الى ما سبق حدَّد هذا الفصل أنواع المخاطر التي كان يُواجِهها التُّجّار والبَحّارة في رحلة الذهاب إلى الصين ورحلة العودة منها، وفي مقدمتها المخاطر البيئة والمناخ، وهجمات الأسماك المفترسة، والمخاطر البشرية، والأمراض مع تعذر وجود الدواء المناسب؛ ونقص الغذاء والمؤن لأسباب مختلفة.

وقد جاء الفصل بشواهد أثرية تثبت التبادل التجاري الذي كان قائمًا بين عُمان والصين، والنهضة الاقتصادية الشاملة، والرخاء المادي الذي حظي به السُّكّان آنذاك؛ وتتمثل الشواهد في نوعيات فاخرة من الأواني الخزفية مثل أواني البورسلان Porcelain، والسيلادون Celadon، والمعروض بعضها في عدة متاحف، مثل متحف أرض اللُّبان في البليد، ومتحف صحار، وهذه الأنواع الفاخرة والمزخرفة تدل أيضاً على رُقِيِّ الذائقة الفنية للعمانيين واهتمامهم بالجانب الجمالي للأواني، وعدم اقتصار استخدامها على الجانب العملي فقط.

ومن الشواهد الأثرية أيضًا التي جاء بها هذا الفصل عُمْلات صينية تم اكتشافها في عُمان، ومعروضة في متحف أرض اللُّبان في مدينة البليد، وأن وجودها يعني أنَّها كانت مُتداوَلة محليًّا لشراء مُنتَجات من عُمان نفسها، أو أنَّ التُّجّار العُمانيين كانوا يحتفظون بها لاستخدامها في أسواق

الصين، ويعني أيضًا أنَّ المتاجرة، أو قسم منها، لم يكن بالمُقايَضة فقط، وإنَّما بالبيع والشراء، ورُبَّما بعُمْلات البلدين.

الفصل الثاني

السفن والملاحة العُمانية والصينية

1.2 السفن العُمانية، وطرائق صناعتها، وأنواعها، والعاملون فيها

2.2 السفن الصينية، وطرائق صناعتها، وأنواعها، والعاملون فيها

3.2 فنون الملاحة العُمانية والصينية، وتقنياتها، وأدواتها

1.2 السفن العُمانية، وطرائق صناعتها، وأنواعها، والعاملون فيها:

السفينة هي وسيلة من وسائل النقل البحري، وأداة للتواصل الإنساني عبر البحار والمحيطات. وقد جاء ذكر لفظ (السفينة) وبعض مرادفاتها في القرآن الكريم، مثل: لفظ (الفُلْك) في سورة هود عند الحديث عن سيّدنا نوح عليه السلام، قال تعالى:﴿ **وَيَصْنَعُ الْفُلْكَ وَكُلَّمَا مَرَّ عَلَيْهِ مَلَأٌ مِنْ قَوْمِهِ سَخِرُوا مِنْهُ قَالَ إِنْ تَسْخَرُوا مِنَّا فَإِنَّا نَسْخَرُ مِنْكُمْ كَمَا تَسْخَرُونَ**﴾ (هود: 38)، ولفظ (السفينة) في سورة الكهف، قال تعالى: ﴿ **فَانْطَلَقَا حَتَّى إِذَا رَكِبَا فِي السَّفِينَةِ خَرَقَهَا قَالَ أَخَرَقْتَهَا لِتُغْرِقَ أَهْلَهَا لَقَدْ جِئْتَ شَيْئًا إِمْرًا**﴾ (الكهف: 71)، ولفظ (الجَوارِ) في سورة الرحمن، قال تعالى: ﴿**وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنْشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ** ﴾ (الرحمن: 24).

يختصُّ هذا الفصل بالحديث عن السفن والملاحة العُمانية والصينية ضمن ثلاثة مباحث أساسية؛ أوَّلها يتناول بالتفصيل السفن العُمانية من حيث أنواعها، وطرائق صناعتها، والمواد المُستخدَمة في ذلك، والقائمون على تسييرها والإبحار بها. وثانيها يأتي على ذكر السفن الصينية، مُستعرِضًا أنواعها، وطرائق صناعتها، والعاملون عليها. وثالثها يعرض لفنون الملاحة العُمانية والملاحة الصينية، بما في ذلك الأدوات، ومراحل التطوُّر، ومواسم الإبحار لكلٍّ منهما.

ونظرًا إلى تعدُّد موضوعات المباحث المذكورة آنفًا؛ فقد كان لِزامًا تحليل كثير من المعلومات التي توافرت في المصادر الأوَّلية ذات الصلة بالموضوع، مثل: المُدوَّنات العربية، والمُدوَّنات الصينية. وكذلك الاكتشافات والحفريات الأثرية في العديد من المواقع العُمانية والصينية بَرًّا وبحرًا؛ إذ تُعَدُّ أدلَّة داعمة للاستدلال، ثمَّ الخروج باستنتاجات مُحدَّدة بهذا الخصوص.

أمّا أبرز التحدِّيات التي واجهتها هذه الدراسة فيما يخصُّ الملاحة البحرية العُمانية والصينية فتمثَّلت في صعوبة تقصّي عملية صناعة السفن، وتتبُّع مراحل تطوُّرها تاريخيًّا. وقد يُعْزى سبب ذلك إلى الظروف والأحوال التي سادت العصور الوسطى، وغضَّت الطرف عن كل ما يتعلَّق بهذه الفئة (البَحّارة) من فئات المجتمع، وهو ما ظهر جَلِيًّا في ندرة الكتابات التاريخية التي تناولت هذا الجانب.

ولحُسْن الطالع، فقد وردت إشارات مُتناثِرة عن الملاحة البحرية العُمانية والصينية عند الجغرافيين والرحّالة الذين استوقفتهم بعض الظواهر ذات الصلة بالبحار والملاحة، فدوَّنوا نصوصًا عنها تُمكِّن الدارس والباحث من تعرُّف شذرات عن طبيعة هذه الحرفة، وصناعة السفن، وما يُستخدَم في إنشائها، لا سيَّما الخشب الذي مثَّل إحدى المواد الأوَّلية التي تدخل في صنعها، وكان يُجلَب أفضل أنواعه من بلاد الهند؛ ما يُؤكِّد وجود نوع من التواصل الإنساني الحضاري والتجاري والتقني بين الأُمم آنذاك.

وقد سبق القول أنّ، فقد مثَّلت الاكتشافات والحفريات الأثرية مصدرًا مُهِمًّا لتأريخ تلك الحقبة؛ إذ أكَّدت نتائج البحوث والاثار المغمورة بالماء ما أورده بعض الجغرافيين والرحّالة من أوصاف لمعالم السفن العُمانية والصينية المغمورة في أعماق البحار، التي كُشِف النقاب عنها بعد المسح البحري للسواحل العُمانية والصينية؛ ما ساعد على تعرُّف طبيعة تلك السفن، وأنواعها، والمواد المُستخدَمة في صنعها. وهذا يُؤكِّد أيضًا وجود حركة تجارية نشطة بين عُمان والصين، بلغت أوجها عن طريق الحرير البحري الواصل بين البلدين.

1.1.2 المواد المُستخدَمة في صناعة السفن العُمانية.

لم تحفل الكتابات والمصادر التاريخية بحديث مستفيض عن المواد المُستخدَمة في صناعة السفن، شأنها في ذلك شأن حركة الملاحة البحرية؛ إذ تركَّز الاهتمام في تلك الآونة على جوانب ومجالات أُخرى لا تمتُّ بصلة إلى موضوع الدراسة. وبالرغم من ذلك، فرُبَّما كانت المواد والأدوات التي استُخدِمت في صناعة السفن العُمانية لا تختلف عن نظيراتها ومثيلاتها في السفن التي كانت تمخر عباب المحيط الهندي عرضًا وطولًا، لا سيَّما أنَّ بعض تلك السفن (العُمانية) كانت تُصنَع في بلاد الهند؛ ما يعني أنَّ المواد الأساسية التي كانت تدخل في صناعة هياكلها تُماثِل غيرها مع اختلاف في نوعيتها وجودتها.

عُرِفت صناعة السفن في عُمان باسم القلفنة[1]، وكانت هذه الصناعة تُمثِّل إحدى أهم ركائز الاقتصاد والتجارة البحرية في بحر فارس وبحر العرب والمحيط الهندي، علمًا بأنَّ جذورها تمتدُّ إلى العصور القديمة، بما يقرب من نحو أربعة آلاف سنة، وذلك استنادًا إلى نقش

(1) القلفنة: يُطلَق على صُنّاع السفن في منطقة بحر فارس اسم القلافة. والقلافة مصطلح عرف منذ القدم بمعنى صناعة السفن، وبما أن السفن في السابق كانت تصنع بطريقة الألواح بدون استعمال المسامير، فقد أصبح الفعل المشتق من المصطلح هو "التقليف"، أي خياطة ألواح السفينة بالليف. للمزيد حول مهنة القلافة أنظر: حسين، حسين محمد. من تاريخ مهنة القلافة في الخليج العربي في:
https://www.academia.edu/من_تاريخ_مهنة_القلافة_في_الخليج_العربي

كُتِب على إحدى اللوحات البابلية القديمة التي يعود تاريخها إلى عام 2300 ق.م، وتشير إلى تباهي سرجون الأكّادي[1] (Sargon of Akkad) (2334-2284 ق.م) بتمكُّنه من جلب مراكب وسفن من مجان (عُمان) ودلمون (البحرين)[2] وملوخه إلى ميناء أكاد[3].

ومن الأدلة الأُخرى التي تُعَدُّ شاهدًا على إنشاء السفن في عُمان قديمًا، النص الذي يُنسَب إلى مدينة لجش (Lagash) السومرية[4]، ويعود تاريخه إلى عام 2050 ق.م؛ إذ جاء فيه أنَّ أحواض موانئ مجان (عُمان) كانت مراكز لصنع السفن وتجهيزها. وقد كشفت عمليات التنقيب الأثرية التي أشرف عليها الفريق الفرنسي الإيطالي المشترك في موقع رأس الجنز (RJ2) في عُمان عن أقدم دليل أثري على صنع القوارب المَخيطة (sewn boats)، وعُثِر فيها على بقايا قار (bitumen) تعود إلى منتصف الألف الثالث قبل الميلاد، وتبيَّن أنَّ هذه القوارب كانت مُلتصِقة على شكل حُزَم (ربطات) من البوص ملفوفة بحبال خفيفة (الشكل 4)، ومطلية بالقار؛[5] حفاظًا على الألياف والحبال ومتانتها. أمّا بالنسبة إلى المصادر التي ورد فيها ذكر المواد والأدوات الأُخرى الخاصة بصنع المراكب العُمانية فشحيحة كما أشرنا آنفًا، خلافًا للخشب والحبال التي شاع استخدامهما في تلك الحقبة.

---

(1) **سرجون الأكّادي (Sargon of Akkad):** اسمه بالأكّادية شارّو كِن؛ أيْ الملك الأسد، وهو مُؤسِّس الإمبراطورية الأكّادية، وأوَّل أباطرتها. وقد امتدَّت إمبراطوريته الواسعة من عيلام إلى البحر الأبيض المُتوسِّط، بما في ذلك بلاد ما بين النهرين والأناضول. حكم سرجون الأكّادي من عام 2334 ق.م إلى عام 2284 ق.م، وكانت عاصمته الجديدة أكّاد التي تقع على الضفة اليسرى لنهر الفرات قرب كيش. لتعرُّف نقش سرجون كاملًا، ينظر:
https://cdli.mpiwg-berlin.mpg.de/search?layout=full&dates_referenced=sargon
اطُّلِع عليه بتاريخ: 7 نيسان (أبريل) 2023م.

(2) Schrakamp, Ingo, "The Kingdom of Akkad," The Oxford History of the Ancient Near East, 2020, P. 28, doi:10.1093/oso/ 9780190687854.003.001
ينظر أيضًا: الأمين، إسماعيل. العُمانيون رواد البحر، ط1، رياض الريس للكتب والنشر، لندن، 1990م، ص11.

(3) تقع مدينة أكّاد شرق نهر دجلة، والراجح أنَّها تقع على إحدى التلال الأثرية الكبيرة بين مدينتي بغداد وسامراء. لتعرُّف المزيد عن هذه المدينة وموقعها، ينظر:
Foster, Benjamin R. "Akkad (Agade)", in Bagnall, Roger S. (ed.), The Encyclopedia of Ancient History, Chicago: Blackwell, 2013. pp. 266–267.

(4) دولة مدينة (city state) قديمة، تقع شمال غرب ملتقى نهري دجلة والفرات، شرق أوروك، على بُعْد نحو (22) كم شرق بلدة الشطرة العراقية. وهي من أقدم مدن الشرق الأدنى القديم (تُسمّى اليوم مدينة الهبة الحديثة).

(5) Tom Vosmer, "Sewn Boats in Oman and the Indian Ocean," International Journal of Nautical Archaeology 48, no. 2 (2019): 2.



الشكل (4): بقايا ألواح خشبية عُثِر عليها في حصن البليد، وظهرت فيها ثقوب الحبال على امتداد جوانبها.
(Ghidoni, The Ship Timbers. P. 191, F. 20)

1- الأخشاب:

تُعَدُّ الأخشاب إحدى المواد الأساسية التي تدخل في صناعة السفن، وقد ورد ذكرها في القرآن الكريم، قال تعالى: ﴿**وَحَمَلْنَاهُ عَلَى ذَاتِ أَلْوَاحٍ وَدُسُرٍ**﴾(1)، في إشارة إلى سفينة سيِّدنا نوح عليه السلام؛ فمعظم السفن كانت تُصنَع أساسًا من الألواح الخشبية، والدسر (جمع دسار، وهو المسمار) ذات الحجوم المختلفة؛ لوصل هذه الألواح بعضها ببعض.

أمّا أشهر أنواع الخشب فكانت موجودة في أحواض المحيط الهندي الغربي، وبخاصة خشب الساج(2) (teak)، وهو الاسم الشائع في اللغة العربية واللغة الفارسية؛(3) إذ ورد ذكره في كثير من المصادر القديمة، فقد أشار الجغرافي المسعودي في بعض كتاباته إلى أنَّ سفن المحيط

(1) سورة القمر، الآية 13.
(2) عرَّف ابن منظور الساج بأنَّه خشب استوائي صُلْب يُجلَب من الهند، ويحتوي على حبيبات مُتلاصِقة، ويُعرَف تاريخيًّا أنَّه الأفضل في صناعة السفن. يمتاز خشب الساج باحتوائه على زيت طبيعي يُكسِبه مقاومة للماء والطفيليات، وبخاصة دودة السفينة. يصل ارتفاع أشجار الساج إلى (130) قدمًا، ويُستخدَم خشبها في بناء هيكل السفينة، وسطحها، ومُقدِّمتها والعوارض خاصتها. ينظر: ابن حوقل. صورة الأرض، 1873م، ص19-20؛ المقدسي. التقاسيم، ص426-427. ينظر أيضًا:
Al Salimi, Abdulrahman, and Staples, Eric. A Maritime Lexicon: Arabic Nautical Terminology in the Indian Ocean (11) (Studies on Ibadism and Oman)**.** Georg Olms Verlag; Bilingual edition. 2019. Pp. 161.
(3) حوراني، جورج. العرب والملاحة في المحيط الهندي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (ب.ت)، ص244. (سيشار إليه لاحقًا: حوراني، العرب والملاحة).

الهندي كانت تُصنَع من الساج، في حين ذكر الرحّالة ابن الجبير أنَّ خشب السفن في (عيذاب) كان يُجلَب إليها من الهند واليمن[1].

يمتاز خشب الساج بالقوَّة، والمتانة، والمحافظة على شكله وقوامه بعد عملية التصنيع، من دون أنْ يتشقَّق، أو يتقلَّص، أو يتغيَّر شكله. وكذلك يُمكِن استخدامه مع الحديد من دون أنْ يُؤثِّر أحدهما في الآخر، علمًا بأنَّه ليس شديد الصلابة، وإنَّما يمتاز بمرونة وقوَّة عظيمتين؛ ما يُسهِّل عملية تطويعه وتشكيله. أمّا موطنه وأبرز مناطق انتشاره فهي التلال الواقعة في جنوب الهند، وبورما، وسيام، وإندونيسيا[2]. وقد اشتُهِرت بلاد الهند بتصديره إلى كثير من مناطق الجزيرة العربية، وَفقًا لِما جاء في بعض الكتابات القديمة؛ ففي القرن الثالث قبل الميلاد، أشاد ثيوفراستسوس (Theophrastus) بالأخشاب التي تدخل في صناعة سفن البحرين، وتدوم مئتي عام، ورجَّح أجيوس (Agius)[3] أنَّ هذه الأخشاب هي من نوع الساج (teak) الذي يمتاز بمتانته وقوَّة تحمُّله؛ ما يطيل من أمد استخدامه. وقد ذكرت بعض المصادر التاريخية أنَّ السفن الكبيرة كانت تُصنَع من خشب الساج المستورد من بلاد الهند؛ نظرًا إلى متانته، وقوَّته في الماء، وعدم تأثُّره بتقلُّبات المناخ والعوامل الجوية وغيرها من المُؤثِّرات، فكانت السفن المصنوعة منه تُستخدَم مُدَدًا طويلةً قد تصل أحيانًا إلى أكثر من مئتي عام؛ فإذا أُخرِج من الماء كان أسرع إلى التلف[4]. ولهذا السبب فقد كان الساج من أثمن الأخشاب.

استُخدِم في صناعة السفن أيضًا أنواع أُخرى من الأخشاب، مثل خشب أشجار النارجيل (جوز الهند) الذي كان ينمو في ظفار،[5] لكنَّ العُمانيين استوردوه بكثرة من بعض جُزُر المحيط الهندي[6]. وهذا ما أكَّده أبو سعيد البلخي (ت: 205هـ/820م) في أحد مُؤلَّفاته؛ إذ أفاد بأنَّ قومًا

---

(1) ابن جبير، أبو الحسن محمد بن أحمد، رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك، المعروفة بـ: رحلة ابن جبير، ط2، مكتبة دار الهلال، بيروت، 1986م، ص41-42. ينظر: حوراني، العرب والملاحة، ص244.

(2) نفسه، ص244.

(3) Agius, Dionisius. Seafaring in the Arabian Gulf and Oman. People of the Dhow. P. 10

(4) منصور، شاهنده سعيد. "دراسة مقارنة بين البحرية العُمانية والأندلسية في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع والعاشر الميلاديين"، مجلَّة كلية الآداب، جامعة الفيوم، م13، العدد (1)، كانون الثاني (يناير) 2021م. (سيشار إليه لاحقًا: منصور، البحرية العُمانية).

(5) النارجيل (Coconut) كلمة فارسية الأصل، تُطلَق على نوع من الأشجار، سمّاه العرب جوز الهند، وهو الاسم الذي استعمله ماركو بولو (Marco Polo). ينظر: حوراني، العرب والملاحة، ص246.

(6) استورد العرب والفُرْس القدامى خشب النارجيل (جوز الهند) من الهند وجُزُرها، وكان بعضهم يذهب إليها لبناء سفنهم فيها. وقد ذكر الرحّالة ناصر خسرو (ت: 481هـ/1088م) أنَّه شاهد شجرة النارجيل في عُمان في القرن الحادي عشر الميلادي. ينظر: خسرو، ناصر أبو معين الدين ناصر الحكيم. سفر نامه. تح: يحيى الخشاب، ط3، دار الكتاب الجديد، بيروت، 1983م، ص14. (سيشار إليه لاحقًا بـ: خسرو، سفر). وذكر ابن بطوطة أنَّ هذا النوع من الأشجار كان ينمو في ميناء ظفار (البليد) الذي تربطه صلات تجارية بالهند. ابن بطوطة، رحلة، ج2، ص128.

من عُمان كانوا يُبحِرون إلى بعض جُزُر المحيط الهندي حيث تتوافر أشجار النارجيل، حاملين معهم أدوات النجارة وما شابهها؛ لاستخدامها في قطع ما يشاءون من الأخشاب،[1] ثمَّ يعملون على تجفيفها، ثمَّ إزالة الأوراق عنها، فضلًا عن غزل خيوط من لحاء الشجر، ثمَّ خياطة الألواح بعضها ببعض لصنع الدَّفَّة. بعد ذلك يستخدمون الخشب نفسه في عمل الصواري، وكذلك يستخدمون الأوراق في حياكة أشرعتهم، ويُصيِّرون الليف حبالًا للسفينة. وما إنْ ينتهون من صناعة مراكبهم وسفنهم، حتى يُحمِّلوها بجوز الهند مُتوجِّهين صوب عُمان. وقد أشار السيرافي[2] إلى أنَّ صُنّاع السفن العُمانيين كانوا يستوردون خشب أشجار النارجيل (جوز الهند أو القنبار) من جزائر المحيط الهندي المُتوافِرة فيها[3]، ومعهم آلات النجارة وغيرها، فيقطعون من خشب أشجار النارجيل ما أرادوا، فإذا جَفَّ قطَّعوه ألواحًا، ثمَّ أخذوا يفتلون من ليف أشجار النارجيل ما يخرزون به ذلك الخشب، ويستعملون منه مركبًا، وينحتون منه أدقالًا[4]، ويصنعون من خوصه شراعًا، ومن ليفه حبالًا تُسمّى القلوس[5]. فإذا فرغوا من جمعه، شُحِنت المراكب بخشب أشجار النارجيل، ثمَّ قُصِد بها عُمان، حيث يباع، وتعمُّ بركته، وتعظم منفعته؛ إذ كان جميع ما يُتَّخَذ منه غير مُحتاج إلى غيره[6].

وكذلك استخدم صانعو السفن العُمانيون عددًا من الأخشاب المحلية، مثل: القرظ[7]، والسدر[8]، وشجر السنط[1]؛ وهو شجر صُلْب كان ينمو في عُمان، وقد استُخدِم لمزاياه العديدة

(1) البلخي، محمد بن محمد بن الحسين بن أحمد. مخطوطة مصورة إقليم البلدان وصوره، مكتبة آيا صوفيا، (274)، 130 ورقة. الرابط الإلكتروني: alukah.net

(2) السيرافي، رحلة، ج1، ص68.

(3) أشجار النارجيل هي نفسها أشجار جوز الهند، والشجرة الواحدة منه تُشبِه النخلة؛ لذا يُسمّى نخل النارجيل. وهو خشب ليِّن قد تدنيه إلى الأرض، ويكون في القنو منها (30) نارجيلة، ولها لبن يُسمّى الأطراق. ينظر:
السيرافي، رحلة ، ص17، هامش 5.

(4) مفردها دقل؛ وهو سهم السفينة، والعمود داخلها الذي يحمل الشراع. ينظر: الفيروز، القاموس، ج3، ص287.

(5) مفردها قلس؛ وهو الحبل الضخم من ليف أو خوص، أو غير ذلك من قلوس سفن البحر. ينظر: الفيروز، القاموس، ج2، ص25.

(6) السيرافي، رحلة، ص85-86.

(7) شجرة متساقطة الأوراق، اسمها العلمي (Acacia indica)، وارتفاعها يصل إلى (30) قدمًا، وهي توجد في إفريقيا، وشبه الجزيرة العربية، وجنوب آسيا، وأستراليا، وخشبها شديد الصلابة، وهو يُستخدَم في صناعة أضلاع السفن والمراكب، وبخاصة الأضلاع السفلية مثل العطوف، وهو يُستخدَم أيضًا في صناعة البكرات. ينظر: Al Salimi, **A Maritime,** P. 189

(8) ذكر الجوهري أنَّه شجر النبق الذي يمتاز بخشبه الصُّلب، ويصل ارتفاعه إلى (15) قدمًا، وينمو في المناطق الصحراوية الجافة وشبه الجافة، ويتباين لونه بين الأبيض والبني الداكن، وقد يكون لونه أرجوانيًّا في بعض الأماكن. وهو يُستخدَم في صناعة أجزاء من السفينة، مثل: الوسادة، والكروة، والصكاكة، ويُفضِّل صُنّاع السفن استخدامه في صناعة الأجزاء العلوية من السفينة. ينظر:
Agius , Seafaring,P33-34؛ Al Salimi, **A Maritime**, P. 163.

التي أهمها رخص ثمنه مُقارَنةً بالخشب المستورد من خارج عُمان، الذي يتطلَّب إحضاره فريقًا من العُمّال، وما يتبع ذلك من مخاطر عِدَّة، أبرزها: هجمات القراصنة في عُرْض البحر، وتقلُّبات المناخ والطقس.

استُخدِم الخشب المحلي في صناعة أضلاع القوارب الصغيرة، وفي ربط الوصلات بينها، في حين استُخدِم خشب أشجار النارجيل (جوز الهند أو القنبار) في بناء هياكل السفن، واستُخدِمت جذوعه في صناعة الصواري وعوارض الأشرعة، وكذا المجاديف والمراسي الخشبية.

لم يقتصر نشاط بناء السفن على عُمان، وإنَّما امتدَّ ليشمل صناعتها في المناطق التي تتوافر فيها الأخشاب، مثل جُزُر المالديف ولاكاديف، حيث دأب صُنّاع السفن العُمانيون على تشييد السفن في هذه المناطق، ثمَّ تحميلها بالأخشاب والبضائع المختلفة، ثمَّ العودة بها إلى أرض الوطن.[2] وهذا ما يُفِّسر غَضَّ الطرف عن هذه الصناعة داخل عُمان خلال حقبة الدراسة في العديد من المصادر التاريخية والجغرافية؛ إذ كان التركيز عليها (أيْ صناعة السفن) مُنصَبًّا في تلك الجُزُر البعيدة، حيث ترتفع تكاليف صناعتها مُقارَنةً بما هو مُعتمَد في عُمان؛ ما يعود بالنفع العميم والخير الوفير على صانعيها، فضلًا عن استخدامهم إيّاها في نقل البضائع إلى أرض الوطن عند هبوب الرياح الموسمية.[3] وكما أسلفنا، فقد أفاد المسعودي بأنَّ مراكب المحيط الهندي كانت تُصنَع من خشب الساج[4].

---

(1) يمتاز خشب شجر السنط (الأكاسيا) بتدرُّج ألوانه من البني، فالأحمر، إلى الذهبي، ويتصف نسيجه الخشبي بتبادل طبقاته بين الفاتحة والقاتمة مع وجود توهُّج ملحوظ فيها. وهو يمتاز كذلك باحتوائه على خطوط مستقيمة، لكنَّ الأشكال الدائرية تظلُّ شائعة فيه أيضًا. ينمو هذا النوع من الأشجار في الهند، وبعض مناطق المحيط الهندي، وبحر العرب. لتعرُّف المزيد عن أنواع خشب السفن، ينظر: https://ar.woodwatch.com/service/wood-types/ (اطُّلِع عليه بتاريخ: 25 أيار (مايو) 2023م).

(2) عثمان، عبد القوي. تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41-904هـ/661-1498م)، سلسلة كتب ثقافية شهرية يُصدِرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، العدد 151، عالم المعرفة، 1990م، ص39. (سيشار إليه لاحقًا: عثمان، تجارة المحيط الهندي). ينظر أيضًا: Ahmed, Maqbul, Commercial Relations of India with Arab World 1000.B.C. to Modern times in: Islamic Culture. Vol. 38, 1964, p.148

(3) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص39.

(4) المسعودي، مروج الذهب، المطبعة البهية، 1346هـ، ج1، ص101.

2- الحبال:

استخدم العُمانيون خشب أشجار النارجيل (جوز الهند أو القنبار) في بناء القوارب، واستخدموا أوراق هذه الأشجار في صناعة الأشرعة، في حين استخدموا ليف النخيل[1] في عمل الحبال التي تُخاط بها ألواح السفن، وكذا حبال الأشرعة والمراسي[2]. وقد ذكر السيرافي (عاش في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي) أنَّ العُمانيين كانوا يجلبون خشب أشجار النارجيل (جوز الهند أو القنبار) من الجُزُر الهندية، ثمَّ يفتلون من ليفها ما يخرزون به ذلك الخشب[3].

وقد استعمل العُمانيون حبال القلفطة لسَدِّ الفتحات الضيِّقة بين ألواح السفن؛ منعًا لتسرُّب الماء من خلالها؛ ذلك أنَّها تكون مُغطّاة بالقار، أو زيت السمك، أو زيت جوز النارجيل (جوز الهند أو القنبار). ولفظ (القلفطة) مشتق من لفظ (قلفاط)،[4] وأفضل أنواع القلفطة تلك التي يُستخدَم فيها القطن أو الصوف؛[5] نظرًا إلى خصائصه الفريدة من حيث اللين، والضغط، والانتفاخ حين يبتلُّ بالماء[6].

وفي هذا الصدد، كان تُجّار سيراف في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي يقطعون دهن الحوت، ثمَّ يستخرجون منه الزيت، ثمَّ يخلطونه بمواد أُخرى. بعد ذلك يستخدمون الخليط الناتج في دهن مفاصل ألواح السفن؛ ما يحفظ الخشب من التشقُّق والتلف والجفاف الناجم عن أشعة

---

(1) أُطلِق على أشجار النارجيل اسم نخيل النارجيل؛ لأنَّ شجرته تُشبِه شجرة النخيل من حيث ساقها، وورقها، وقطوفها.

(2) كانت الحبال تُفتَل من قشور شجر جوز الهند (النارجيل) الخارجية بعد نقعها في مياه البحر لا في المياه العذبة، ثمَّ تُدَقُّ بمطارق خشبية، وليس بمطارق حديدية لأنَّها تُضعِف الألياف. بعد ذلك تُجدَّل باليد لأنَّ الحبال التي تُصنَع بالآلة ليست متينة بما فيه الكفاية. ينظر: سفرين، تيم. في أعقاب السندباد، عمّان، 1982م، ص16-17. ولا تزال طريقة نقع التيل والكَتّان والألياف مستمرَّة في الريف المصري، وإنْ كانت تُنقَع (تُعطَن) في مياه الترع العذبة أسابيع عِدَّة. ينظر: عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص255.

(3) السيرافي، رحلة، ج1، ص86.

(4) أطلق سُكّان بحر فارس اسم (قلفاط) أو (قلّاف) على مَنْ يصنع السفن. والقلّاف هو مَنْ يعمل على تسوية الأخشاب، ونجارتها، وقلافتها. وهي مهنة فيها مشقة؛ إذ تتطلَّب العمل ساعات طويلة. لمزيد من التفاصيل، ينظر: القناعي، نجاة عبد القادر الجاسم، وبدر الدين الخصوصي. صناعة السفن في الكويت، مؤسسة الكويت للتقدُّم العلمي، الكويت، 1982م، ص35-ص42-44. (سيشار إليه لاحقًا: القناعي، صناعة السفن).

(5) تأتي مرحلة القلفطة بعد اكتمال بناء السفينة؛ إذ يتولّى شخص غزل القطن خيوطًا طويلةً حجمها أشبه بذبالة (فتيلة) سراج المصباح (تُسمّى هذه الخيوط ذبائل)، ثمَّ يغمرها بزيت النارجيل (جوز الهند)، ثمَّ يُدخِلها بين ألواح السفينة لسَدِّ الفراغات فيها. وكانت تُستخدَم في كثير من الأحيان زيوت كثيفة تُسمّى الصل، وهي تُستخرَج أحيانًا من جسم الحوت، أو من أسماك صغيرة تُسمّى العوم، ثمَّ يُدهَن بها الوجه الخارجي لجسم السفينة، ويُدهَن الجزء المغمور من السفينة (الغاطس) بخليط من الدهون. لمزيد من التفاصيل، ينظر: الكسادي، الملّاح بدر الدين أحمد. القاموس البحري (معجم مصطلحات البحرية في جنوب الجزيرة العربية)، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2004م، ص57. (سيشار إليه لاحقًا: الكسادي، القاموس البحري)؛ القناعي، صناعة السفن، ص35-36.

(6) أجيوس، ديونيسيوس. ذاكرة السفن الشراعية في الخليج العربي، ترجمة: عبد الإله الملّاح، مراجعة: حسن صالح شهاب، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي، ابوظبي: 2009م، ص232. (سيشار إليه لاحقًا: أجيوس، ذاكرة السفن).

الشمس، ويجعل لونه زاهيًا ولامعًا. وما يزال زيت كبد القرش يُستخدَم - حتى اليوم- في دهن ألواح السفن الشراعية في الخليج العربي عامة وسلطنة عُمان بوجه خاص(1).

وكذلك استعمل العُمانيون مادة تُسمّى الشنم لحماية جوانب السفن من العفن، وهي تتكوَّن من خليط من زيت السمك، وشحوم الحيوانات، والجير (الكلس) المحروق؛ ما يقي الهياكل من دودة خشب السفن؛(2) وهي حيوان بحري من فصيلة الرخويات، له صدفتان أوليتان يثقب بهما خشب السفينة المغمور في الماء.

وقد أسفرت التنقيبات الأثرية البحرية عن اكتشاف بقايا لهياكل سفن محلية كانت تجوب طريق الحرير في المحيط الهندي، وبلغ عددها نحو (50) قطعة خشبية من النوع الذي يُخاط أو يُربَط بالحبال، حيث مثَّل وجودها أهمية كبيرة لحصن البليد في ظفار(3)؛ إذ أُعيد استخدامها في بناء الحصن، بأنْ جُعِل بعضها عتبة علوية لأحد الأبواب، واستُخدِم بعضها الآخر في عمل الرفوف والعوارض الخشبية للسقف.

وكان الباحث شيدوني (A. Ghidoni)(4) قد أجرى فحصًا مخبريًّا لمجموعة من القطع الخشبية المُكتشَفة في حصن البليد؛ ما أسهم بفاعلية في تعرُّف كثير من الحقائق والمعلومات عن الأخشاب، التي كانت تُستخدَم في صناعة السفن العُمانية آنذاك، والتي تُجمِلها الدراسة فيما يأتي:

- استخدام حجوم مختلفة من ألواح السفن التي تراوح سُمْكها بين (20) ملم و(60) ملم، ووصل عرض بعضها إلى نحو (300) ملم، وامتاز بعضٌ آخرُ بأنَّه مُسطَّح من أحد الوجهين، ومُجوَّف من الوجه الآخر لكي تستقرَّ فيه عُقَد الحبال. وكانت سطوح بعض هذه الألواح تُزخرَف بأشكال هندسية محزوزة على شكل مربعات ومستطيلات مُتكرِّرة. وقد لوحِظ أنَّ إحدى السمات المُميّزة لبناء السفن في البليد هي وجود ما يُشبِه المسامير الخشبية

---

(1) Agius, Dionisius, Classic Ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean. Brill, Leiden * Boston 2008. p. 139
ينظر أيضًا: أجيوس، ذاكرة السفن، ص232-236.

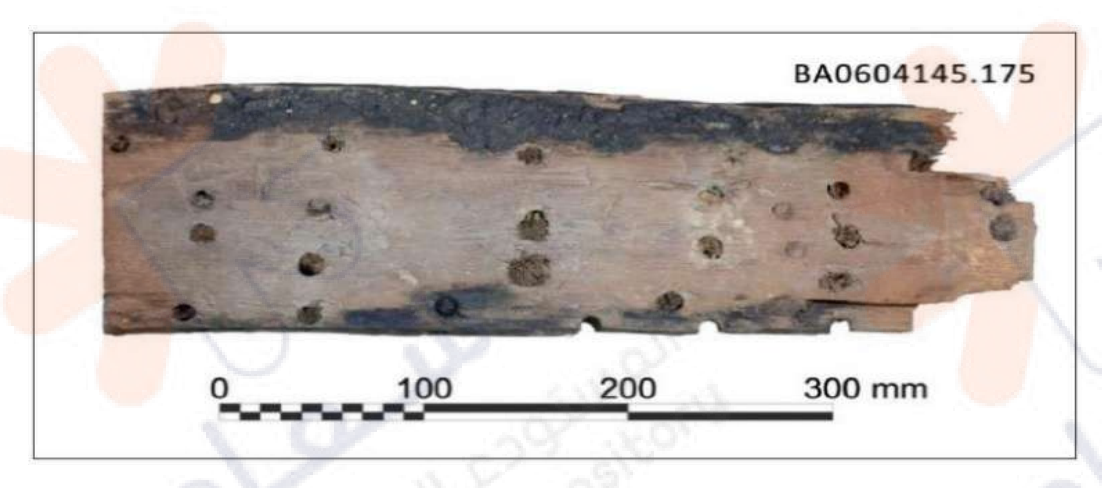
(2) دودة البحر التي تأكل الخشب، وهي مخلوق صغير الحجم له رأس كبير، وأسنان كبيرة. والقلفطة تحمي السفينة من أضرار هذه الدودة؛ شرط البدء بذلك سريعًا. ينظر: أجيوس، ديونيسيوس ألبرتوس. السفن الكلاسيكية في الإسلام من بلاد ما بين النهرين إلى المحيط الهندي، المركز الوطني للوثائق والبحوث، أبو ظبي، 2010م، ص158. (سيشار إليه لاحقًا: أجيوس، السفن الكلاسيكية).

(3) Alessandro Ghidoni, "Sewn-plank construction techniques in the western Indian Ocean: evidence from the timbers of Al Baleed, Oman", Archaeonautica [Online], 21 | 2021, Online since 01 July 2022, connection on 15 September 2022.
http://journals.openedition.org/ archaeonautica/574

(4) Ghidoni, Alessandro. The Ship Timbers. pp. 190-194. In: New Researches at the Port of Al Balid and its Castle (Husn): Interim Report (2016-2018). 172-199. The Journal of Oman Studies. Vol. 21, 2020.; DOI: https://doi.org/10.4000/archaeonautica.1574.

الأسطوانية المدقوقة في أحد جانبي اللوح، وبشكل قُطْري بحيث تصل إلى حافة اللوح المجاور[(1)].

- نسج الحبال من ألياف قشور جوز الهند كما تبيَّن من بقايا الحبال التي لا تزال عالقة في ثقوب تثبيت الألواح، ويتراوح قُطْر الثقب الواحد منها بين (6) ملم و(15) ملم، ويتراوح بُعْد أحدها عن الآخر بين (30) ملم و(110) ملم. ومن المُلاحَظ أنَّ بعض هذه الثقوب كان على امتداد جانبي اللوح (الشكل 4)، وأنَّ بعضًا آخرَ جاء في وسط اللوح؛ أيْ في صورة أزواج من الثقوب المحفورة على نحوٍ مُستعرَض في اللوح (الشكل 4-6).



الشكل (5): بقايا ألواح خشبية عُثِر عليها في حصن البليد، وظهرت فيها ثقوب الحبال على امتداد جوانبها.
(Ghidoni, The Ship Timbers. P. 191, F. 20)

(1) Ghidoni, A. The Ship Timbers. pp. 190-194. In: New Researches at the Port of Al Balid and its Castle (Husn): Interim Report (2016-2018). pp.172-199. The Journal of Oman Studies. Vol. 21, 2020.



الشكل (6): بقايا ألواح خشبية لسفينة عُمانية، ظهرت فيها ثقوب الحبال في منتصفها.
(Ghidoni, The Ship Timbers. P. 191, F. 21-22)

وفي سياق مُتَّصِل، أسهمت بقايا السفن الخشبية المُكتشَفة في دعم الدراسة بالدليل الأثري العملي، وصولًا إلى الاستنتاجات الآتية:

- تعرُّف أحد أنماط السفن التي أبحرت في المحيط الهندي في العصور الوسطى الإسلامية قبل وصول الأوروبيين إلى المنطقة في القرن الخامس عشر الميلادي.
- تعدُّد أنواع الأخشاب التي كانت تُستخدَم في صناعة السفن ما بين محلية مثل أخشاب شجر العنّاب، ومستورد مثل أخشاب شجر الساج.
- بيان التقنيات المُستخدَمة في صناعة السفن والقوارب، بما في ذلك عرض الألواح الخشبية وسُمْكها، والثقوب المُحدَثة على جوانبها، واستخدام الحبال النباتية في تثبيت الألواح بعضها ببعض بدلًا من المسامير المعدنية. وقد شمل ذلك السفن والقوارب التي كانت تُصنَع في منطقة البليد بوجه خاص.
- وجود زخارف على الألواح الخشبية المُكتشَفة؛ إذ كانت المراكب تُزيَّن بخطوط الحبال المُتقاطِعة، إلى جانب الزخارف الهندسية (في صورة مربعات ومستطيلات) المحزوزة على هذه الألواح.
- إظهار البقايا العالقة على الألواح كيفية إغلاق الثقوب والفواصل والفراغات بين هذه الألواح باستخدام مواد خاصة كانت مُتوافِرة آنذاك، لا سيَّما مادة القار (Betumen) الذي كان متوفرًا في جنوب بلاد فارس، إلى جانب مادة الراتنج (resin).

2.1.2 طرائق صناعة السفن العُمانية، وأنواعها[1]:

لوحِظ أنَّ بناء السفن قديمًا كان يتمُّ إمّا باستخدام المسامير، وإمّا باستخدام الخياطة (أو التخريز). وهذا ينطبق على السفن التي كانت تُصنَع في عُمان، وبحر فارس، والبحر الأحمر، وساحل شرق إفريقيا، وساحل مالابار، وكوروماندل (Coromandel) في الهند، و جُزُر المالديف، و الكادايف. وتجدر الإشارة إلى أنَّ صناعة السفن المَخيطة كانت تستغرق وقتًا طويلًا، لكنَّها لم تكن تخلو من بعض المشكلات التقنية، مثل تسرُّب المياه إلى داخلها. [2]

وبوجه عام، فإنَّ عملية تصنيع السفن في الجزيرة العربية لم تختلف عن مثيلاتها في مناطق وبلاد أُخرى تقع على طريق الحرير، بدءًا ببحر الصين، وانتهاءً ببحر القلزم (البحر الأحمر). ويُمكِن ملاحظة ذلك التشابه من خلال وصف الرحّالة والجغرافيين والمُؤرّخين لأنواع السفن، مع وجود بعض الاختلافات في طريقة التصنيع؛ إذ كانت السفن مَخيطة في عُمان، ومسمارية في مناطق أُخرى، وكذلك وجود بعض التباينات في التفاصيل الداخلية للسفن، مثل تقسيمها الى مقصورات (كبائن) كما في السفن الصينية، وكذا الحال بالنسبة إلى عدد الصواري والأشرعة وأنواع الخشب.

أشار ابن بطوطة إلى أنَّ استخدام الحبال المفتولة من الليف في صناعة السفن قد استمرَّ حتى زمن ابن بطوطة في القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي؛[3] إذ أفاد ابن بطوطة بأنَّ مراكب الهند كانت تُخاط بحبال من ليف النارجيل (جوز الهند أو القنبار)؛ للتمكُّن من تجاوز المناطق البحرية التي تكثر فيها الحجارة، وللمحافظة على هياكلها سليمة في حال اصطدامها بالحجارة، خلافًا للمراكب الأُخرى التي تدخل مسامير الحديد في صناعتها؛ إذ إنَّها تتعرَّض للتلف والغرق عند اصطدامها بالحجارة. ولا يزال مصطلح (السفن المَخيطة) مُستخدَمًا في ظفار حتى الآن.

وكذلك وصف ابن بطوطة الطريقة التي تُحاك بها الحبال من ليف ثمرة شجرة النارجيل، مُبيّنًا أنَّ الليف كان يُدبَغ أوَّلًا في حُفَر على الساحل، ثمَّ يُضرَب بالمرازيب (المطارق الخشبية)، ثمَّ يُغزَل، وتُصنَع منه الحبال.

---

(1) ينظر طريقة صناعة السفن، وخياطتها، وأجزاء السفينة، وحجومها، وحمولتها في: عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص83-113؛ العمري، جميل عبد حمزة. صناعة السفن في الخليج العربي، جامعة القادسية- كلية التربية، مجلّة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، مجلد 8، عدد 4، 2009م.

(2) حوراني، العرب والملاحة، ص249-250.

(3) ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص57. ينظر أيضًا:
https://ketabonline.com/ar/books/1041/read?part=4&page=882&index=691888/691889/691928

اطُّلِع عليه بتاريخ: 10 كانون الأول (ديسمبر) 2023م.

وقد أظهرت ألواح السفن المُكتشَفة وجود نمطين لصناعة السفن؛ الأوَّل: استخدام ألواح خشبية تخلو من التجاويف في صناعة السفن. وفيه تُحْشى مسارات حبال الربط على جانبي اللوح، فيما يُعرَف بنمط الحشو المُزدوَج (double-wadding pattern)، أو نمط الحبل الشبكي المُزدوَج (double web)، والنمط الثاني: استخدام ألواح خشبية تحوي تجاويف في صناعة السفن، كما في معظم ألواح البليد. وفيه تُحْشى مسارات حبال الربط على أحد جانبي اللوح، فيما يُعرَف بنمط الحشو المفرد، ويكون ذلك من الجهة الداخلية للوح الخشب. وقد غَلَب استخدام هذا النمط في عُمان، وفي جُزُر غرب المحيط الهندي. [1] وكذلك في اليمن، والصومال، والساحل الشرقي لإفريقيا، والهند.

ووَفقًا لنتائج البحث الأثري المعروف باسم كربون (14)، فإنَّ النمط الأوَّل في صناعة السفن هو أقدم تاريخيًّا من النمط الثاني. ورُبَّما تطوَّرت التقنية المُستخدَمة في النمط الأوَّل (الحشو المُزدوَج من دون تجاويف) إلى التقنية الأُخرى المُستخدَمة في النمط الثاني (الحشو المفرد بتجاويف). ولا شكَّ في أنَّ هذا البحث وغيره من البحوث الأثرية المُشابِهة يُسهِم في دراسة تطوُّر تقنيات بناء السفن الذي استمرَّ أكثر من ألف عام[2].

في عام 1998م، عثر أحد الصيادين في إندونيسيا على بقايا هيكل سفينة قبالة شاطئ بيليتونغ (Belitung)، وتبيَّن أنَّها تعود إلى القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي)، وأنَّها صُنِعت باستخدام الحبال. وقد تمكَّن فريق البحث من انتشال هذه السفينة مع حمولتها التي تحوي (60,000) قطعة أثرية، معظمها تعود إلى عهد أُسرة تانغ الصينية، ولم يُعثَر على غيرها في أيِّ مكان آخر؛ لذا أُطلِق عليها اسم كنز تانغ (Tang Treasure)[3]. وقد ذكر موقع اليونسكو الإلكتروني أنَّ هذه السفينة هي السفينة العربية الشراعية الأولى التي اكتُشِفت في مياه جنوب شرق آسيا، وأنَّها كانت تُبحِر بين عُمان والصين، ثمَّ غرقت في طريق العودة خلال الحقبة المذكورة آنفًا. وتشير الأدلة إلى أنَّها سلكت طريق الحرير البحري بالرغم من أنَّ معظم حمولتها كانت من الخزف الصيني لا الحرير.

وبحسب تقرير فريق البحث، وبناءً على البقايا المُنتشَلة من هيكل السفينة، فقد تبيَّن أنَّها من النوع الذي لا يزال موجودًا في عُمان، أيْ سفينة البيتل بنوعيها، وأنَّ طولها (60) قدمًا (18.29 مترًا تقريبًا)، وأنَّها صُنِعت من الخشب الإفريقي والخشب الهندي، وهي مُزوَّدة بشراع

---

(1) Vosmer, T. (1997) “Indigenous fishing craft of Oman”, The International Journal of Nautical Archaeology, vol. 26.3, pp. 217 – 235.: 232-234.

(2) Ghidoni, The Ship Timbers. P. 194.

(3) https://en.unesco.org/silkroad/silk-road-themes/underwater-heritage/belitung-shipwreck اطُّلِع عليه بتاريخ: 15 كانون الثاني (يناير) 2023م،

مربع الشكل، وألواحها وعوارضها تخلو من المسامير المعدنية؛ إذ كانت مَخيطة باستخدام حبال من ألياف جوز الهند على الأغلب(1).

وفي هذا السياق، أكَّد السيرافي في تدويناته وكتاباته أنَّ بعض صُنّاع المراكب العُمانيين كانوا يُبحِرون إلى بعض الجُزُر الهندية، مصطحبين معهم العُدد وآلات النجارة لاستخدامها في قطع أخشاب شجر النارجيل المُتوافِر بكثرة في تلك الجُزُر، ثمَّ يَعْمَدون إلى تقطيع هذه الأخشاب إلى ألواح بعد تجفيفها، ويفتلون من ليف شجر النارجيل (أيْ يصنعون منه حبالًا) ما يخرزون (يخيطون) في ذلك الخشب، ويعملون منه مركبًا، وينحتون منه أدقالًا، وينسجون من خوصه شراعًا (2).

أظهرت نتائج البحث الأثري أيضًا أنَّ المواد الأُخرى التي استُخدِمت في بناء السفن، وعُثِر على آثارها مُلتصِقة بأربعة عشر لوحًا، هي: مادة القار (bitumen) السوداء القاتمة، ومادة الراتنج (resin)، ومادة المصطكاء (mastic) التي تمنع تسرُّب المياه (sealant mastic)؛ وهي مادة صمغية تُؤخَذ من شجرة المصطك (Pistacia lentiscus).

وتجدر الإشارة إلى أنَّ بناء السفن المَخيطة يتطلَّب قدرًا كبيرًا من الاهتمام والدقَّة؛ إذ يجب تنظيف ألواحها على نحوٍ أكثر من السفن الأُخرى، ثمَّ معالجتها بالزيت، وكذا كشط طبقة القار عن الألواح قبل دهنها بالطبقة الجديدة، وسدُّ الخروق والشقوق بين ألواحها السفلية بمزيج من القار (Bitumen) والراتنج (Resin) ودهن الحيتان الصغيرة (كانت تُطبَخ في القدور بعد اصطيادها حتى يذوب جميع لحمها). وهذا الدهن مشهود في عدن من بلاد اليمن، وغيرها من المدن الساحلية، وفي بحر فارس، وساحل عُمان، وبحر الهند، وبحر الصين. وقد أثبت هذا المزيج فاعليته في حماية قاع المراكب من دودة السفن (shipworm).(3)

وفي هذا الصدد، أنَّ سفينة صحار بُنِيت في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، وجابت طريق الحرير البحري ذهابًا وإيابًا من سواحل عُمان إلى بلاد الصين. وقد حظيت هذه السفينة باستحسان لافت في تاريخ التراث البحري العُماني، وبلغت شهرتها الآفاق؛ ما دفع سلطنة عُمان إلى صناعة أنموذج سفينة حديث يحاكي سفينة صحار المَخيطة بتوجيهات من السلطان قابوس - رحمه الله- عام 1980م؛ إحياءً لرحلات السندباد. وقد تولّى بناءها اثنا عشر عاملًا

---

(1) https://web.archive.org/web/20090523162518/
اطُّلِع عليه بتاريخ: 11 كانون الأول (ديسمبر) 2023م.
http://ngm.nationalgeographic.com/2009/06/tang-shipwreck/worrall-text/3
اطُّلِع عليه بتاريخ: 11 كانون الأول (ديسمبر) /2023م.

(2) السيرافي، رحلة، ص130-131.

(3) حوراني، العرب والملاحة، ص259.

وحِرفيًّا ماهرًا على مدار سبعة أشهر، وقدَّمت وزارة التراث والثقافة العُمانية الدعم المادي والفني اللازمين للجهة المُشرِفة على بناء هذه السفينة. وقد اختير رئيس الفريق والعاملون معه بدقَّة؛ إذ كانوا صُنّاعًا مَهرةً من ذوي الخبرة المحلية المُتوارَثة في بناء السفن، إلى جانب عدد من العُمّال الهنود الذين كان لهم باع طويل في بناء هذا النوع من السفن المَخيطة. [1] وقد طُلِب إلى فريق العمل صناعة السفينة على طراز سفينة البوم المَخيطة[2] التي تتكوَّن من قاعدة تضمُّ عددًا من الألواح الخشبية المصفوف بعضها إلى جانب بعض (ملاحق 4-7).

ومن الثابت أنَّ بناء السفن المَخيطة يحتاج إلى مزيد من الجهد والعمل والدقَّة مُقارَنةً بالسفن المسمارية. وهذا ما أكَّده الباحث عثمان في دراسة له عن السفن؛ إذ أفاد بأنَّ صناعة السفن المَخيطة أصعب بكثير من صناعة السفن التي تُستخدَم فيها المسامير، لكنَّ صناعتها تستغرق وقتًا أقلَّ مُقارَنةً بالسفن المسمارية [3]. وهذا ما ثبت حقًّا عند الشروع في صناعة سفينة صحار المَخيطة؛ إذ لم يستغرق بناؤها سوى تسعة أشهر فقط.

والشيء نفسه ينطبق على سفن المحيط الهندي المَخيطة التي استُخدِم في خياطتها الحبال المجدولة (المفتولة) من ألياف شجر النرجيل (جوز الهند أو القنبار)؛ فقد ذكر الإدريسي[4] أنَّ المراكب الكبيرة والصغيرة في بحر الهند والصين وبلاد فارس وساحل عُمان كانت تُصنَع من الخشب المُحكَم نجره، وأنَّ أطراف الألواح الخشبية (أيْ ألسنتها) يوضَع بعضها فوق بعض، بمعنى أنَّ لسان اللوح الخشبي الواحد يستقرُّ على لسان اللوح الذي يليه (clicker-built)، ثمَّ يُهندَم، ويُخرَز (أيْ يُخيَّط بالليف)، ويُجلفَط بالدقيق المخلوط بالشحم. وأضاف الإدريسي بأنَّ الربابين (مفردها رُبّان) كانوا يصطادون ما صَغُر من إحدى فصائل الحيوانات الضخمة التي أُطلِق عليها في الهند اسم البابة، ثمَّ يعملون على طبخها في القدور حتى يذوب جميع لحمها، ويصبح شحمًا سائلًا، ثمَّ يستخدمونه في سدِّ خروق المراكب بعد خرزها. وكذلك حرص صُنّاع السفن على وضع هذا الشحم في الثقوب والمنافذ (الفراغات في الثقوب) بعد إدخال حبال الألواح فيها. [5] وقد أشار الإدريسي إلى أن هذا الدهن كان ذائع الصيت في عدن اليمنية، وغيرها من المدن الساحلية، وفي بلاد فارس، وساحل عُمان، وبحر الهند، وبحر الصين.

---

(1) للمزيد من التفاصيل عن بناء سفينة صحار، ينظر: كتاب حصاد ندوة رحلة السفينة صحار: دلالات واستشراق، وزارة التراث والثقافة، سلطنة عمان، 2016م.

(2) ذكر الواسطي في (مقامات الحريري) ما نصُّه: "إنَّ القارب المَخيط في شمال المحيط الهندي وغربه قديم جدًّا، حيث يعود إلى أوائل القرن الثالث عشر الميلادي. ينظر: أجيوس، السفن الكلاسيكية، ص153.

(3) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص241-242.

(4) الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج1، ص94.

(5) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص87.

وبالرغم ممّا تتطلَّبه صناعة السفن المَخيطة من جهد ودقَّة في العمل، فإنَّها لاقت استحسانًا وقبولًا وتفضيلًا في بلاد فارس وعُمان، ويُعْزى ذلك إلى الأسباب الآتية:

1. ملوحة بحر فارس التي تُسبِّب الصدأ السريع لمسامير السفن؛ نظرًا إلى ارتفاع نسبة الملوحة فيه لصغره مُقارَنةً بالبحر الأبيض المُتوسِّط، والمحيط الهندي. وكذا ارتفاع درجة الحرارة فيه، لا سيَّما في فصل الصيف؛ ما يزيد من نسبة تبخُّر مياهه. وبالمُقابِل، فإنَّ نسبة الملوحة في بحر عُمان هي أقلُّ منها في بحر فارس؛ نظرًا إلى اتصاله ببحر العرب المُتَّصِل بمياه المحيط الهندي التي هي أقل ملوحة. غير أنَّ السفن في عُمان كانت تُصنَع بالتخريز والخياطة حفاظًا عليها من ملوحة بحر فارس أثناء الحركة التجارية بين البلدين. وكذا الحال بالنسبة إلى مياه البحر الأحمر المحصورة في شريط ضيِّق، والواقعة في منطقة حارَّة جدًّا؛ فمياه هذا البحر مالحة، والسفن العُمانية المتجهة إلى ميناء جدة كانت تجوبه أحيانًا لإعادة توزيع بعض البضائع المستوردة من الصين في هذا الميناء بعد اكتفائها الذاتي من هذه البضائع.
2. فاعلية طريقة الخياطة (التخريز) تقنيًّا؛ ذلك أنَّ استخدام المسامير بكثرة في اللوح الواحد أثناء إصلاحه أو صيانته المُتكرِّرة يُؤدّي إلى تشقُّقه وتلفه، وبخاصة أنَّ المسمار لا يُدَقُّ في المكان القديم نفسه مَرَّتين. أمّا في طريقة الخياطة (التخريز) فإنَّه يُمكِن استخدام الثقوب نفسها، واستبدال خيوط جديدة بالخيوط التالفة، وهو لا يُؤثِّر في متانة اللوح الخشبي (الشكل 7).
3. ارتفاع تكلفة استيراد الخشب، والحاجة المُستمِرَّة إلى صيانته في ظِلِّ الرحلات البحرية التجارية الطويلة إلى الصين والهند، وقوَّة أمواج المحيط الهندي، واصطدام السفن أحيانًا بصخور غير مرئية تحت سطح الماء. ولهذا، فإنَّ خياطة (تخريز) السفن هي أقلُّ تكلفة من تكاليف صيانة السفن المسمارية. فهذه الأخيرة تتطلَّب صيانتها المُتكرِّرة شراء كثير من الخشب بعد تلف القديم منه نتيجة التسمير وتعدُّد الثقوب فيه؛ ما يجعله هشًّا ومتآكلًا وضعيفًا. أمّا صيانة السفن المَخيطة فلا يَلزمها إحداث ثقوب جديدة في الأخشاب، وإنَّما يُكتفى باستخدام ألياف خياطة جديدة عوضًا عن القديمة منها، وهي ألياف مُتوافِرة ورخيصة.

ومن هذا المُنطلَق، يرى حوراني [1] أنَّ العامل الاقتصادي رُبَّما كان هو السبب الرئيس لبناء السفن المَخيطة؛ ذلك أنَّ استخراج المعدن الخام من المناجم، وصهره،

(1) حوراني، العرب والملاحة، ص257-258.

وصناعة المسامير منه، يتطلَّب نفقات كثيرة، فضلًا عن محدودية صناعة الحديد في كثير من المناطق، ورخص تكاليف الخياطة مُقارَنةً بالمسامير. ومن ثَمَّ، فقد فضَّل صُنّاع السفن استخدام المواد الخام اللازمة للخياطة، وهي مواد سهلة المنال، ولا تتطلَّب صناعة دقيقة(1).

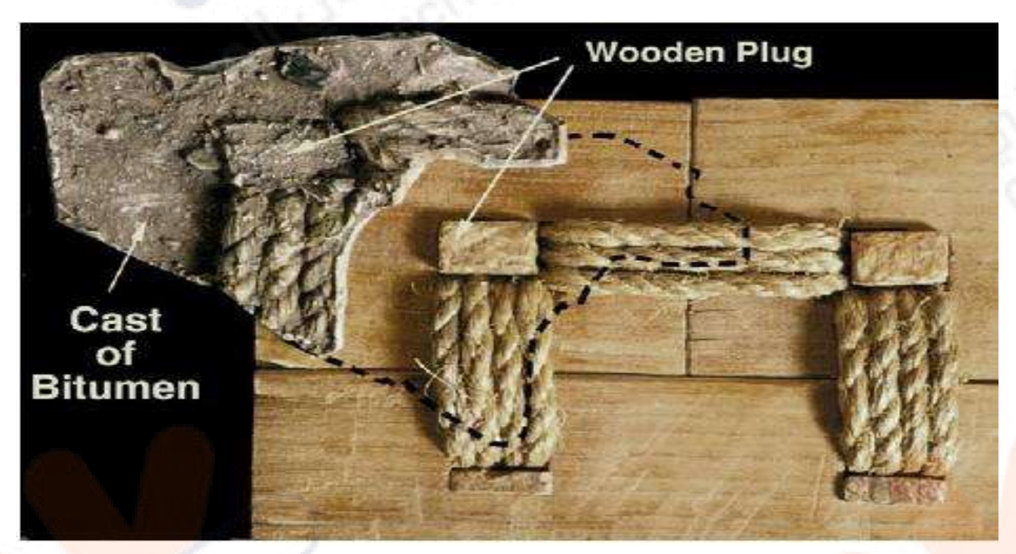
غير أنَّ الدراسة لا تتفق مع هذا الرأي؛ لأنَّ تفضيل استخدام طريقة الخياطة لم يقتصر على السفن العُمانية وسفن بحر فارس، وإنَّما امتدَّ ليشمل سفن الصين والهند وغيرهما، وهي بلاد يتوافر فيها خام الحديد، لا سيَّما الهند التي اشتُهِرت بصناعة السيوف الحديدية على مَرِّ التاريخ، ولديها إمكانات ضخمة لتصنيع المسامير (2).

4. قدرة السفن المَخيطة على تحمُّل أمواج المحيط الهندي العاتية، والتعامل معها، مُقارَنةً بالسفن المسمارية؛ ذلك أنَّ السفينة المَخيطة أكثر مرونة من مثيلتها المسمارية؛ ما يجعلها أكثر قدرة على امتصاص صدمات الأمواج. أمّا اتساع قاعدتها نتيجة استعمال الخيوط فيجعلها أقلَّ عرضة للتكسُّر عند اصطدامها بالشعاب المرجانية والصخور في المحيط الهندي. وهذا ما أكَّده ابن بطوطة(3) الذي أشار إلى أنَّ مراكب الهند واليمن كانت تُخاط بالحبال بسبب كثرة الحجارة (الصخور) في البحر، وأنَّ مسامير الحديد في المركب المُسمَّر تنكسر عند الاصطدام بالحجارة (الصخور والشعاب المرجانية)، خلافًا للسفينة المَخيطة بالحبال التي يزداد تماسكها بفعل رطوبة الحبال (أيْ ليونتها elastism)؛ فلا تتعرَّض السفينة للعطب أو التلف(4). وهذا ما أكَّده أيضًا كلٌّ من الإدريسي(5) وابن الجبير (6)؛ إذ أفادا بأنَّ هياكل السفن المَخيطة مرنة بحيث يُمكِنها تحمُّل الاصطدام بشعاب المرجان في البحر الأحمر أكثر ممّا تتحمَّله هياكل السفن المسمارية، وأنَّ السفن المَخيطة يُمكِنها الرسو على الشاطئ فوق الزبد الكثيف قبالة ساحل مالابار و كوروماندل في الهند، وتحمُّل الصدمات حين تُلْقي بها الموجات العاتية على الساحل الرملي (7).

5. التمسُّك بالعادات والتقاليد المحلية المتوارثة التي تحثُّ على بناء السفن المَخيطة؛ ما جعل صناعة هذه السفن تدوم زمنًا طويلًا، لا سيَّما في ظِلِّ التزام المَلّاحين المحافظين الشديد

(1) نفسه، ص256.
(2) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص88.
(3) ابن بطوطة، رحلة، ج4، ص121.
(4) حوراني، العرب والملاحة، ص257-258.
(5) الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ص84.
(6) ابن الجبير، الرحلة، ص70-71.
(7) حوراني، العرب والملاحة، ص257.

بتقاليدهم الحرفية، ولم ينقضِ عهد هذه السفن سريعًا إلّا بعد انتشار التجارة الأوروبية البحرية التي قلبت موازين الوضع التجاري كاملًا في المحيط الهندي [1].



الشكل (7): الحبال المُستخدَمة في السفن المَخيطة، وجزء من طبقة القار التي تحميها.
(Vosmer, Tom, Sewn Boats in Oman, p2)

(1) نفسه، ص256

وفي السياق نفسه، وصف ماركو بولو[1] (Marco Polo) السفن التي تُصنَع في مضيق هرمز بأنَّها غير مُتقَنة الصنع، وتفتقد إلى كثير من المزايا؛ إذ قال: "إنَّ السفن التي تُبْنى في هرمز من أردأ الأنواع، كما أنَّها خطرة على الملاحة، وترجع عيوبها إلى أنَّها مَخيطة، ولا تُستخدَم المسامير في بنائها بسبب شِدَّة صلابة خشبها، وتعرُّضه للتصدُّع والتشقُّق كالفخار سواء بسواء. فحين يحاول النجّار دَقَّ مسمار في الخشب، فإنَّه يرتدُّ ثانية، وينكسر في أغلب الأحيان. ولهذا كانت الألواح تُثقَب بكل عناية بمثقاب حديدي لعمل خوابير قرب حافاتها، ثمَّ تُخاط معًا بنوع من الحبال المفتولة يُؤخَذ من ليف جوز الهند"[2].

والحقيقة أنَّ ماركو بولو قد جانب الصواب، ولم يكن مُحِقًّا في اعتقاده بأنَّ السفن التي تُصنَع في هرمز هي من النوع الرديء؛ نظرًا إلى عدم استخدام المسامير في صناعتها، وصلابة خشبها الذي يتعرَّض سريعًا للتشقُّق كالفخار. والظاهر أنَّه قد غَضَّ الطرف عن المزايا العديدة للسفن المَخيطة التي ورد ذكرها آنفًا، [3] والتي جعلتها مُفضَّلة في بحر فارس والبحر الأحمر، وأنَّه لا علاقة لذلك بالخشب أو المسامير؛ إذ كان سهلًا على بنّائي السفن استيراد أخشاب من نوعية أُخرى مناسبة للمسامير، لكنَّهم وجدوا ضالَّتهم في تلك السفن المَخيطة. ومن المُلاحَظ وجود تعارض بين مقولة حوراني ومقولة ماركو بولو بهذا الخصوص؛ إذ ليس صحيحًا أنَّ تفضيل السفن المَخيطة مَردُّه إلى عدم توافر الحديد اللازم لصناعة المسامير، فقد كان شائعًا استخدام الحديد في تلك الأرجاء منذ أمد بعيد [4].

1- مراحل صناعة السفن العُمانية [5]:

يهدف هذا المبحث إلى بيان المراحل التي كانت تمرُّ بها صناعة السفن في عُمان، وبخاصة المَخيطة منها. ويُمكِن إجمال هذه المراحل في الخطوات الآتية:

---

(1) ماركو بولو، الرحلة، ص58.
(2) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص85.
(3) حوراني، العرب والملاحة، ص245.
(4) نفسه ، ص256.
(5) ينظر طريقة صناعة السفن، وخياطتها، وأجزاء السفينة، وحجومها، وحمولتها في: مجموعة من المُؤلِّفين. وزارة الإعلام العُمانية، مسقط، 2018م، ص325؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص83 -113؛ العمري، جميل عبد حمزة. صناعة السفن في الخليج العربي. جامعة القادسية- كلية التربية، مجلَّة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، مجلد 8، العدد (4)، القادسية، 2009م. (سيشار إليه لاحقًا: العمري، صناعة السفن). ينظر هذا المقال في الرابط التالي: https://iasj.net/iasj/download/00ad3974646d9bb3

1. بدء عملية تصنيع السفينة بترسية الهراب (keel)؛ وهو العمود الطولي الرئيس الذي يُشكِّل قاعدة السفينة وسيفها، وذلك بوضعه على الأرض أوَّلًا [1]، ثمَّ تثبيت ضلوع خشبية عليه بشكل عرضي ورأسي على الجانبين باستخدام حبال من ألياف شجر النارجيل (جوز الهند أو القنبار)؛ ما يعمل على شَدِّ الضلوع بعضها إلى بعض[2].

2. بناء مُقدِّمة السفينة التي تُعرَف بالهنام، ثمَّ بناء مُؤخِّرتها التي تُسمّى القدح. بعد ذلك تُثبَّت ألواح الخشب أو تُغلَّف على ضلوع جانبي السفينة قبل خياطتها، فيما يُعرَف بمرحلة التطبيق التي تبدأ أوَّلًا بتثبيت طرفي كل لوح من ألواح السفينة على مُقدِّمتها ومُؤخِّرتها من أسفل إلى أعلى باستخدام الدبابيس التي تعمل على تثبيت الألواح على امتداد السفينة، ثمَّ ينتهي كل طرف من ألواح التغليف أو الكسوة الخارجية بلسان يستند على لسان اللوح الذي يليه (clicker-(built، علمًا بأنَّ بعض الألواح تكون مُتلاصِقة (-carvel (built.[3] يلي ذلك استخدام مثقاب حديدي لعمل ثقوب على امتداد حافات الألواح، بحيث تكون مُتقابِلة، وعلى بُعْد مسافة مُعيَّنة قرب الأطراف الطولية للألواح المُتجاوِرة؛ استعدادًا لعملية الخياطة.

3. خياطة الألواح التي ثُبِّتت على أضلاع هيكل السفينة باستخدام حبال معقودة (مفتولة) من ألياف أشجار النارجيل (جوز الهند أو القنبار)،[4] خلافًا للصينيين الذين استخدموا لذلك حبالًا من نبات الرومي (Romie) المُتوافِر في بلادهم، فضلًا عن نسج القماش من هذا النبات.[5]

4. بعد الانتهاء من تثبيت جميع الألواح (strakes) وخياطتها (تخريزها)، تبدأ عملية قلفطة خشب السفينة؛ أيْ وضع ما يُسمّى القلفاط؛ وهو معجون لزج يتكوَّن من قطن مبروم يُغمَس في اللبن المخلوط بزيت الحوت أو جوز الهند، ويُعرَف باسم الفتيل، ويُستخدَم في عملية السدِّ (أيْ حشره بقوَّة في الشقوق والفتحات التي بين الألواح) بالمنقب والمطرقة؛ منعًا لتسرُّب الماء من الألواح، وحمايةً لها من السوس وملوحة الماء.

---

(1) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص91.
(2) حوراني، العرب والملاحة، ص248.
(3) نفسه، ص248.
(4) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص255.
(5) امتاز هذا الحبل بمزايا عِدَّة، وكان يُفتَل من قشور شجر جوز الهند (النارجيل) الخارجية بعد نقعها في مياه البحر لا في المياه العذبة، ثمَّ تُدَقُّ بمطارق خشبية، وليس بمطارق حديدية لأنَّها تُضعِف الألياف. بعد ذلك تُجدَّل باليد لأنَّ الحبال التي تُصنَع بالآلة ليست متينة بما فيه الكفاية. عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص255، هامش 26؛ سفرين، تيم. في أعقاب السندباد، عمّان، 1982م، ص16-17.

وقد جَرَت العادة أنْ تُعمَل كسوة خارجية جديدة للسفن الكبيرة بعد كل رحلة، علمًا بأنَّ الرحلة الواحدة إلى بلاد الهند أو بحر فارس قد تستغرق سنتين. وفي حال بلغ عدد هذه الكسوات أربعًا، فإنَّ السفينة لا تعود صالحة للإبحار، ويعني ذلك أنَّها تكون قد أكملت خمس رحلات بحرية ذهابًا وإيابًا خلال عشر سنوات. [1]

5. دهن جوف (خُن) المراكب التقليدية في الخليج بشحم الحوت المعروف محليًّا باسم الصل. أمّا الجزء السفلي الغاطس في المياه فكان يطلى بمادة تُعرَف باسم النورة؛ وهي مادة كلسية خشنة، تُسحَق بطريقة مُعيَّنة، ثمَّ يضاف إليها شحم الحوت. وهذه العملية في بناء السفن عُرِفت ملاحيًّا باسم الشونة [2]؛ وهي مزيج من الدهن والجير، وكان يطلى بها النصف الأسفل من السفينة لكي تقاوم ملوحة المياه،[3] وقد يكسى أيضًا بمادة النحاس التي تمنع تآكل ألواح الخشب. وكانت تعاد عملية الدهن هذه عند ملاحظة وجود تآكل على سطح الخشب نتيجة كثرة الإبحار والاحتكاك بالمياه.

6. تثبيت قاعدة الصواري (masts) (عمود الأشرعة الرأسي) على قاعدة تُسمّى الدقل (جمعها أدقال)[4]، الذي كان يُصنَع غالبًا من نخيل جوز الهند. أمّا الأشرعة (sails) فكانت تُحاك من القماش، وقد يصل عددها إلى سبعةٍ في السفن الكبيرة. وكلَّما زاد حجم السفينة زاد ارتفاع الصواري وزاد عددها.

7. وضع الدَّفَّة (Rudder) في مكانها من السفينة، وهي تعمل على توجيه السفينة إلى اليمن وإلى اليسار. وقد ذكر ماركو بولو (Marco Polo) أنَّ للسفينة دَفَّة واحدة، وأنَّ مُؤخِّرة السفينة الكبيرة رُبَّما احتوت على دفتين (يمنى، ويسرى)، بحيث إذا مالت السفينة أو ارتفعت من جانب عن سطح البحر، أمكن توجيهها بالدَّفَّة الأُخرى. وتوجد نماذج من هذه السفن في عُمان اليوم، مثل: سفينة البيتل، والبدن، والبقارة.[5]

8. وضع الهلب في مكانه من السفينة، وهو ما يُعرَف اليوم باسم المرساة (أو الأنجر من لنكر بالفارسية) (anchor). كان الهلب يُصنَع غالبًا من الأحجار الثقيلة، ويوجد في وسطه ثقب تُربَط به حبال قوية يصل عددها إلى ستة حبال في المركب الكبير، وتكون مُوزَّعة على مُقدِّمة المركب، ومُؤخِّرته، وعلى الجانبين؛ لحفظ توازن المركب عند نشوء التيارات البحرية، والرسو في المكان المطلوب قرب الساحل، أو في منطقة الشعاب المرجانية.

---

(1) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص77-78.
(2) العمري، ، صناعة السفن، ص191.
(3) الحكيم، كمال الدين. الصناعة الإسلامية والفكر العربي، النجف: المكتبة الحيدرية، 2004م، ص257. (سيشار إليه لاحقًا: الحكيم، الصناعة).
(4) حوراني، العرب والملاحة، ص264.
(5) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص92.

9. حمل المركب عند إبحاره عددًا من ألواح الخشب الإضافية لاستخدامها في الحالات الطارئة أثناء الرحلة، مثل: تلف أحد الألواح (أو جزء منه)، وتعرُّضه للثقب من صخر أو غيره، فيُثبَّت اللوح الإضافي (أو جزء منه) فوق اللوح القديم في حال تعذَّرت عملية استبداله أثناء الإبحار.

ومع توالي إصلاح ألواح الجانبين، وكسوتهما بطبقة من الألواح الجديدة فوق الألواح القديمة، وتكرار كساء السفينة بطبقات من ألواح الخشب بين فينة وأُخرى، فإنَّ السفينة تصبح - في نهاية المطاف- غير صالحة للإبحار.

كانت السفن القديمة مرتفعة الجوانب، ومُؤخِّراتها صُلْبة ومُدبَّبة، ثمَّ تطوَّرت صناعتها، فظهر جيل جديد من هذه السفن، انسيابي الشكل، مثل: البوم، والسنبوك، والشوعي. وقد امتازت السفن الجديدة بخصائص عديدة، أبرزها: سهولة توجيهها خلال الإبحار، وسهولة التحكُّم فيها عند تغيُّر المناخ واشتداد سرعة الرياح وتلاطم الأمواج.

2- مُكوِّنات السفن العُمانية [1]:

1. الصواري والأشرعة:

يُستفاد من الصواري [2] (masts) في حمل الأشرعة[3] (sails) عليها. وقد ذكر ماركو بولو (Marco Polo) أن لسفن هرمز صاريًا وشراعًا واحدًا فقط، [4] وأنَّ الصاري الكبير يرتكز غالبًا على الدقل (جمعها أدقال). وتُرجِّح الدراسة اشتمال السفن الكبيرة على أكثر من صارٍ، وأنَّ هذه الصواري كانت تُصنَع من خشب شجر النارجيل (جوز الهند أو القنبار)، أو من خشب شجر الساج الذي يمتاز بطوله الكبير؛ إذ قد يصل طوله إلى نحو ثلاثة أضعاف طول السفينة.

---

(1) لتعرُّف المزيد عن سفن الخليج وصناعتها، ينظر: العمري، جميل عبد حمزة. صناعة السفن في الخليج العربي، جامعة القادسية- كلية التربية، مجلَّة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، مجلد 8، العدد (4)، 2009م؛ الحكيم، الصناعة ؛ العسكري، سليمان إبراهيم. التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي ، ط1، مطبعة المدني، القاهرة، 1979م. حوراني، العرب والملاحة.

(2) مفردها صارٍ؛ وهو عمود رأسي طويل يدعم الشراع . ويوجد للسفن الكبيرة عدد من الصواري، وكانت السفن تُصنَّف بحسب شكل الصواري وعددها. وتمتاز معظم الصواري بأنَّها مُدعَّمة بالشدّادات (الكابلات). لتعرُّف أهم المصطلحات البحرية قديمًا وحديثًا، ينظر: خانكي، جميل. أمراء البحار في الأسطول المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر، 1947م. الرابط الإلكتروني:
https://www.hindawi.org/books/50680205/10/

(3) مفردها شراع؛ وهو سطح يُصنَع عادة من القماش، ثمَّ يُنشَر على صاري السفينة، ويُثبَّت عليها لاستقبال الرياح وصدِّها؛ ما يُؤدّي إلى تحرُّك السفينة في البحر. لمزيد من التفاصيل عن الشراع ووظيفته، ينظر:

(4) Wright, Thomas, The Travels of Marco Polo, the Venetian, p. 61.

وفيما يخصُّ الأشرعة (sails)، فقد تعدَّدت أشكالها وأنواعها، ويُعَدُّ الشراع مثلث الشكل أهم أجزاء السفينة العربية الذي يُميِّزها من غيرها، والذي يُصنَع من قشور شجر النارجيل (جوز الهند أو القنبار)، أو من سعف النخيل، أو من نسيج القطن. وكان عمود الصاري الرأسي يستند على قاعدة تُسمَّى الدقل[1]، وتوجد على رأسه كتلة تُسمّى القب، وفوقها خشبة مربعة الشكل تُسمّى القريَّة[2].

يُعرَّف الشراع (يُسمّى أيضًا القِلْع والقِلاع) بأنَّه قماش متين يُربَط بدقل الصاري، ويتلقّى الرياح التي تُسيِّر المركب؛ فهو يُمثِّل مكنة (مُحرِّك) السفينة وقوَّتها المُحرِّكة والدافعة لها، ويُطلَق عليه أحيانًا اسم القبع والجل. وقد ذكر ابن منظور أنَّ أشرعة السفينة هي جلولها وقلاعها، وأنَّ جمع الشراع هو الأشرعة والشُّرُع. وجاء في حديث أبي موسى ما نصُّه: "بينا نحن نسير في البحر والريح طيِّبة والشراع مرفوع؛ شراع السفينة: ما يُرفَع فوقها من ثوب لتدخل فيه الريح فيُجْريها. وشَرَّعَ السفينةَ: جعل لها شراعًا"[3]. والشِّراع: القِلْع، وهو كالمُلاءة الواسعة فوق خشبة من ثوب أو حصير مربوع، وُتِّر على أربع قوى تُصفِّقه الريح، فيمضي بالسفينة. وقد سُمِّي بهذا الاسم لأنَّه يُشرَع (أيْ يُرفَع) فوق السفن، والجمع أشرعة[4].

يتبيَّن ممَا سبق أنَّ السفن ظلَّت على حالها من حيث البناء والصناعة، وبخاصة ما يتعلَّق بالشراع أو بدن (هيكل) السفينة، وأنَّ الشراع مثلث الشكل هو أهم ما يُميِّز السفن العربية؛ نظرًا إلى قدرته على مواجهة الرياح، والتصدّي لها، ومقاومتها. وفي مُقابِل ذلك، فقد كان من الصعب التفاف هذا الشراع حول السفينة، فضلًا عن تأثير حجم صاريته الكبير ووزنه في توجيه السفينة. وهذا يعني أنَّ الشراع كان كبير الحجم وطويلًا، وأنَّه رُبَّما يصل إلى ثلاثة أضعاف حجم السفينة[5].

---

(1) خشبة طويلة مُستعرَضة في الصاري تحمل القلع. ينظر: خانكي، جميل. أمراء البحار في الأسطول المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر، طبعة 2022م، ص93. ينظر الكتاب في الرابط التالي: https://downloads.hindawi.org › books PDF

(2) خشبة مُستعرَضة في الصاري، تمتاز بأنَّها أطول من الدقل، وتحمل القلع، ويُطلَق عليها في اللغة العامية اسم أرية. المرجع والصفحة نفسها.

(3) ابن منظور. لسان العرب، ج8، ص178.

(4) الزبيدي، المرتضي. تاج العروس من جواهر القاموس، ج11، ص239. الرابط الإلكتروني: https://ar.lib.eshia.ir/86657/11/239

(5) الحمداني، طارق نافع. السفن التجارية العربية والهندية بين القرن الثالث عشر والقرن السادس عشر، مركز عيسى الثقافي، الوثيقة، مج10، العدد (10)، البحرين، 1991م، ص137-138. (سيشار إليه لاحقًا: الحمداني، السفن).

2. الدَّفَّة:

الدَّفَّة (Rudder) أو السُّكّان: آلة تُثبَّت خارج الجزء السفلي من مُؤخِّرة السفينة، وتعمل على توجيهها يمنة ويسرة. وقد كان شائعًا استخدام الدَّفَّة في السفن العُمانية؛ إذ كانت موجودة في سفينة البدن، والسفينة العيسوية العُمانية التي امتازت بزيادة عمق قاعدتها في المُؤخِّرة عند الدَّفَّة؛ لحفظ توازنها (أيِ السفينة) أثناء عملية الإبحار. [1] وقد تحتوي السفينة على دفتين؛ إحداهما جهة اليمين، والأُخرى جهة اليسار، ويُستفاد منهما في توجيه السفينة، والتحكُّم في مسارها، بحيث إذا ارتفع جانب السفينة الأيمن عن سطح البحر، سارعت الدَّفَّة اليسرى - التي لا تزال في المياه- إلى توجيه السفينة. وبذلك، فإنَّ الدَّفَّة تتولّى تعديل اتجاه السفينة وتحديد مسارها [2].

3. المجداف:

المجداف (paddle): ذراع خشبية تنتهي بلوح عريض يعمل على دفع الماء لأجل تحريك السفينة، [3] وهو يُعرَف أيضًا باسم المِقذَف والمِقذاف. وتختلف السفن فيما بينها من حيث عدد المجاديف؛ إذ تمتاز السفن الكبيرة، وتلك التي تتطلب السرعة في حركتها، بكثرة المجاديف التي يقوم على كلٍّ منها رجل، وقد يصل عددهم إلى عشرات في السفينة الواحدة الضخمة، مثل سفينة الغراب [4]، وتحتوي سفينة العكيري على ستين مجدافًا وتسقف وقت القتال حتى لا ينال الجدافين شيء من السهام والحجارة.[5]

والمجداف يستخدم فقط في سفن الغوص، وفي سفن السفر، في حال عدم استعمال الشراع. وهو يتكوَّن من الساق، والرأس. أمّا الساق فهي خشبة طويلة، ويُعرَف الجزء المُتَّصِل بالرأس باسم المدج، ويُعرَف الجزء الأوسط باسم الصوار، في حين يُعرَف الجزء الأخير باسم اللزْبان. وأمّا الرأس فهو قطعة خشبية مُتعدِّدة الأشكال؛ إذ منها المربع، ومنها المستطيل، ومنها القلب. ولكلٍّ استخدامه؛ فالجالبوت - مثلًا- له مجاديف على شكل قلب، وسفن الغوص الأُخرى مجاديفها مربعة الشكل. أمّا قوارب الصيد فمجاديفها مستطيلة الشكل. [6]

---

(1) عثمان، تجارة المحيط، ص98.

(2) نفسه، ص92. لتعرُّف المزيد عن الدَّفَّة (Rudder) على مَرِّ التاريخ، ينظر:
Lawrence V. Mott, The Development of the Rudder, A.D. 100-1600: A Technological Tale, Thesis May 1991, Texas A&M University, p. 92.

(3) لتعرُّف أهم المصطلحات البحرية قديمًا وحديثًا، ينظر: خانكي، مرجع سابق.

(4) خانكي، مرجع سابق، ص 88.

(5) خانكي، مرجع سابق، ص 88.

(6) ينظر أساتذة السفن في: جريدة الاتحاد. الرابط الإلكتروني:
https://www.alittihad.ae/article/27266/2017/أساتذة-السُّفن
(اطُّلِع عليها بتاريخ: 9 أيار (مايو) 2017م).

4. المرساة:

المرساة (anchor) القديمة أو الآنجر: حجر ثقيل مثقوب من المنتصف حيث يُربَط بالحبال. وقد كان شائعًا استخدام المرساة في الموانئ العُمانية القديمة، وتمكّنت الباحثة من مشاهدة واحدة منها أثناء الزيارة الميدانية لمدينة البليد (ملحق 2)، وقد ثُبّتت بها أذرع من الخشب (الشكل 8).[1]



الشكل (8): مرساة من قلهات بقايا من سفينة تشنغ خه
(مقابلة مع قبطان السفينة فلك السلامة عام 1991م بتاريخ 16- كانون الثاني (يناير) 2023م)

كانت المرساة تُصنَع أيضًا من جذوع أشجار النارجيل (جوز الهند أو القنبار) التي تتوافر في مدينة ظفار، أو تُستورَد من جُزُر المحيط الهندي،[2] حيث يُشَدُّ رأسها الخشبي بالحبال، ثمَّ تُرسَل في الماء.[3] وقد تُصنَع من الرصاص الذي يُصَبُّ في قالب من أربع خشبات مشدودة من منتصفها، فتبدو أشبه بالصخرة.

---

(1) شاهدت الباحثة مرساة من هذا النوع بتاريخ 16 كانون الثاني (يناير) 2023م، في مركز تصليح السفن في مسقط بمنطقة قنتب، وقد عثر عليها عام 1991م. ينظر الشكل (9) التالي.

(2) كان العرب والفُرْس القدامى خشب النارجيل (جوز الهند) من الهند وجُزُرها، وكان بعضهم يذهب إليها لبناء سفنهم فيها. وقد ذكر الرحّالة ناصر خسرو (ت: 481هـ/1088م) أنَّه شاهد شجرة النارجيل في عُمان في القرن الحادي عشر الميلادي. خسرو، سفر، ص144؛ وذكر ابن بطوطة أنَّ هذا النوع من الأشجار كان ينمو في ميناء ظفار (البليد) الذي تربطه صلات تجارية بالهند. ينظر: ابن بطوطة، رحلة، ج2، ص128.

(3) علي، جواد. المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الفصل التاسع والتسعون: ركوب البحر، ج13، ص252. (سيشار إليه لاحقًا: علي، المفصل).

وذكر ابن منظور أنَّ المرساة كانت تُستخدَم في البقعة التي ترسو فيها السفينة.[1] أمّا إذا كانت السفينة على الشاطئ فوق الرمال فتُستخدَم خشبة تُسمّى المُردي أو القيقلان لدفع السفينة وتحريكها من مكانها؛ ذلك أنَّ المياه على الشاطئ تكون ضحلة[2] .

3.1.2 أنواع السفن العُمانية [3]:

شهد بحر فارس مرور كثير من السفن الكبيرة والصغيرة على اختلاف أنواعها ومُسمَّياتها، وكان من الصعب تصنيف السفن العُمانية بناءً على ذلك؛ نظرًا إلى تشابه أنواع السفن التي كانت مُنتشِرة في بلاد بحر فارس من حيث آليَّة الصنع والمزايا والخصائص. ولهذا تسعى الدراسة لبيان أهم السفن التي كانت تُبحِر بين عُمان وبحر فارس من القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي إلى القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، استنادًا إلى مصادر ومراجع تاريخية مختلفة[4].

ففي هذه الحقبة، تعدَّدت أنواع السفن العُمانية والعربية العاملة، واختلف بعضها عن بعض من حيث الحجم، وسعة الحمولة، وعدد الأشرعة، والمهام. ومن ثَمَّ يُمكِن تصنيف هذه السفن إلى نوعين؛ الأوَّل: السفن المحلية، مثل: سفن الغوص التي تُستخدَم في البحث عن اللؤلؤ، وسفن صيد الأسماك، وسفن التجارة المحلية مع الموانئ المجاورة. والثاني: السفن الدولية التي كانت تُبحِر إلى بحر فارس والمحيط الهندي. وهي أكبر حجمًا من سابقتها، وأكثر سعةً من حيث الحمولة، وكانت تتبعها سفن أصغر لأجل المؤن والإمداد.

فيما يأتي بيان لأنواع السفن العُمانية التي كانت تنشط في عُمان، والجزيرة العربية، وبحر فارس، والمحيط الهندي، والبحر الأحمر:

1- **البدن، والعويسية:**

---

(1) نفسه، ص254-255. ينظر: ابن منظور، لسان العرب، ج5، ص188.

(2) علي، المفصل، ص253-254.

(3) لتعرُّف المزيد عن السفن العُمانية، ينظر: الغيلاني. صُنّاع السفن في سلطنة عُمان؛ السيابي، سالم بن حمود. عُمان وتاريخها البحري، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان، 2002م، ص135-140. (سيشار إليه لاحقًا: السيابي، عُمان)؛ عثمان، تجارة المحيط؛ حوراني، العرب والملاحة؛ النخيلي، السفن الإسلامية. أجيوس، ديونيسيوس ألبرتوس. ذاكرة السفن الشراعية في الخليج العربي، ترجمة: عبد الإله الملّاح، مراجعة: حسن صالح شهاب، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي، 2009م.

(4) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص96-112. لتعرُّف المزيد عن مواصفات سفينة البدن في الساحل الشمالي والساحل الجنوبي لعُمان، آجيوس، ديونيسيوس. ذاكرة السفن الشراعية في الخليج العربي، ص141-149.

تُعَدُّ سفينة البدن إحدى أقدم السفن العُمانية وأكثرها ذيوعًا؛ إذ يعود تاريخ بنائها إلى القرن الرابع الميلادي. وهي من أكثر السفن العُمانية شهرة، ولا تزال تُستخدَم حتى اليوم [1] في صيد الأسماك، والنقل الساحلي. تمتاز هذه السفينة بتصميمها المنخفض المستقيم، وبصدرها البارز، ومُؤخِّرتها المرتفعة التي تُثبَّت عليها الدَّفَّة بالحبال. أمّا هيكل السفينة فهو قليل العمق، لكنَّه يزداد في قاعدة المُؤخِّرة عند الدَّفَّة؛ بُغْيَةَ حفظ توازن السفينة عند الإبحار. وللسفينة سطح مُبطَّن بحصير من سعف النخيل، ولها شراع عمودي [2]، ولا يوجد فيها سطح؛ أيْ إنَّ قاعها مكشوف، ويبلغ مُعدَّل طولها (45) قدمًا؛ أيْ (13.71) مترًا، ويبلغ عرضها نحو (10) أقدام؛ أيْ (3.04) أمتار. وقد استخدم العُمانيون سفينة البدن في رحلاتهم التجارية الى إفريقيا والهند ودول الخليج العربي وعدن، وأطلقوا على السفن الكبيرة منها اسم السواحليات. واليوم توجد سفينة واحدة من هذا النوع في جزيرة مصيرة. [3]

أمّا سفينة العويسية فهي أكبر حجمًا من سفينة البدن، ولها شراعان اثنان، وكانت تُستخدَم في أعمال التجارة وأنشطتها البحرية، وتراوحت طاقتها الاستيعابية بين (20) طُنًّا و(100) طُنٍّ، وهي الطاقة الاستيعابية لسفينة البدن أيضًا. [4]

1- السمبوق (السنبوك/ الصنبوك):

تُعَدُّ سفينة السمبوق أكثر السفن العُمانية شهرة، ويبدو أنَّها كانت أكثر انتشارًا على سواحل المحيط الهندي، وساحل الجزيرة العربية. وهذا ما أكَّده ابن بطوطة في القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي؛ فقد ذكر أنَّه شاهد العديد منها في ظفار و مقديشووالبصرة، (والبصرة،[5] وأنَّ حجمها يختلف من منطقة إلى أُخرى، وأنَّها عُرِفت باسم الصنبوق في أكثر من مكان، مُبيِّنًا أنَّه ركب في صنبوق (قارب صغير بحسب قوله) من ساحل البصرة إلى الأبلة، وأنَّ بينهما (10) أميال. وفي معرض حديث ابن بطوطة عن سلطان مقديشو، ذكر أنَّه متى وصل مركب إلى مقديشو فإنَّ صنبوق السلطان يذهب إليه. أمّا في ظفار فمتى وصل مركب إليها من بلاد الهند أو غيرها خرج عبيد السلطان إلى الساحل، وصعدوا في صنبوق إلى المركب [6].

---

(1) السيابي، عُمان، ص135-140؛ عثمان، تجارة المحيط، ص96.
(2) عثمان، تجارة المحيط ، ص98.
(3) https://www.atheer.om/archives/509008/7
أنواع-من-السفن-اشتهرت-بها-ولاية-صور؛-ف/
(4) عثمان، تجارة المحيط، ص96-97.
(5) ابن بطوطة، الرحلة، ص126، 169، 172.
(6) نفسه، ص126، 169، 172.

والسنبوق سفينة كبيرة يتراوح مقدار حمولتها بين (80) طُنًّا و(108) أطنان، وهي مكشوفة ليس لها ظهر، ومُقدِّمتها مُدبَّبة، ومُؤخِّرتها عريضة، ولها شراع مربع، [1] وقاعها مستوٍ.[2]

ويُلاحَظ ممّا سبق أنَّ تسميات هذا النوع من المراكب متشابهة، لكنَّها تختلف في الوظائف.

أشار السيابي في كتابه (عُمان وتاريخها البحري) [3] إلى وجود نوعين من السنبوق:

الأوَّل: السنبوق الذي يُعَدُّ من أشهر المراكب العربية في الخليج العربي وعُمان وجنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر، ويمتاز بمُقدِّمته المنخفضة المحفورة ذات الشكل المنحني، ومُؤخِّرته العالية التي تضفي عليه شكلًا جميلًا. وهو من المراكب المشهورة في ولاية صور، وكان يُستخدَم في الإبحار إلى المناطق البعيدة، ويبلغ طوله (80) قدمًا؛ أيْ (24.38) مترًا، ويتراوح مقدار حمولته بين (20) طُنًّا و(150) طنًّا. وفي هذا السياق، ذكر عثمان[4] أنَّ حمولة السفن الكبيرة تصل إلى نحو (2000) طُنٍّ، مثل الجنك (الينك) (Junk)، وأنَّ أنواعًا من هذا المركب استُخدِمت بوصفها قوارب كبيرة نسبيًّا.

والثاني: السنبوق المَخيط الذي عُرِف أيضًا باسم الكمباري، وهو من أهم المراكب العُمانية التي ذاع صيتها وانتشارها وصناعتها في ظفار، وما يزال الأهالي محافظين النهج القديم في صناعة السنبوق، وبخاصة من حيث رَصُّ الألواح، والخياطة بالحبال المفتولة من قشور شجر النارجيل (جوز الهند أو القنبار) المُتوافِرة في ظفار، أو المستوردة من بعض الجُزُر الهندية.

يمتاز السمبوق المَخيط بصغر حجمه مُقارَنةً بالسمبوق المسماري، [5] وبوجود شراع واحد مربع له، ودَفَّة صغيرة، ومجاديف، وصارٍ واحد، ومُؤخِّرة مربعة الشكل، مثل: سفينة البغلة، والقنجة، والجهازي، التي كان لكلٍّ منها زخرفتها الخارجية الخاصة بها.[6] أمّا مُعدَّل طول السمبوق المَخيط فيتراوح بين (25) قدمًا و(40) قدمًا (7.62م-12.19م)، ويتراوح عدد أفراد طاقمه بين (4) رجال و(8) رجال.[7] وقد شاع استخدام هذا النوع من السفن في صيد اللؤلؤ في الخليج العربي.

---

(1) ماهر، سعاد. البحرية في مصر الإسلامية واثارها الباقية. ط1، دار المجمع العلمي، القاهرة: 1979م، ص348-349. (سيشار إليه لاحقًا: ماهر، البحرية).

(2) Witer, J. The Travels of Ludovico, p. 154; Kunud, R. Indian Shipping, p. 145.

(3) السيابي، عُمان، ص135-140.

(4) عثمان، تجارة المحيط، ص107.

(5) الغيلاني، صُنّاع السفن في سلطنة عُمان، ص40؛ السيابي، عُمان، ص135-140.

(6) حوراني، العرب والملاحة، ص242.

(7) السيابي، عُمان، ص131، 146.

-2 الداو[1]:

لا يوجد ذكر للفظ (الداو) في اللغة العربية، ويرى حوراني أنَّ هذا الاسم مأخوذ من اللغة السواحلية، وأنَّ العرب لم تستعمله قطُّ، وقد ذكره الكُتّاب الإنجليز مُحرَّفًا إلى الكلمة الإنجليزية (dhow).[2] والداو سفينة تُشبِه الغراب[3] في شكلها، وتمتاز بحجميها المُتوسِّط والصغير، ويبلغ طولها نحو (85) قدمًا (أيْ 25.90 مترًا)، وعرضها (20.9) قدمًا (أيْ 6.37 أمتار)، وعمقها (11.6) قدمًا (أيْ 3.53 أمتار)، وتُعَدُّ من أفضل المراكب المحلية في منطقة بحر فارس والبحر الأحمر؛ نظرًا إلى قدرة شراعها المثلث على مواجهة العواصف، ويتراوح مقدار حمولتها بين (150) طُنًّا و(200) طُنٍّ، وهي مُقسَّمة من الداخل إلى عدد من الكُوّات، يتراوح بين (10) كُوّات و(12) كُوَّة[4] للتحميل.

يُذكَر أنَّ بعض الغوّاصين اكتشفوا بقايا من حطام سفينة الداو العُمانية [5] في منطقة بيلتانغ (Belitung) قبالة ساحل سنغافورة. وقد عملت سلطنة عُمان على بناء سفينة مُشابِهة لها استنادًا إلى بقايا حطام السفينة المُكتشَفة، وأطلقت عليها اسم جوهرة مسقط، ثمَّ أهدتها إلى سنغافورة التي كانت وجهتها الأخيرة، وهي الآن معروضة في المتحف البحري بمدينة سنتوسا (Sentosa).[6]

-4 البيتل:

البيتل[7] سفينة صغيرة لها نهاية مُزدوَجة، وهي من مراكب الصيد والبحث عن اللؤلؤ، ومنها ما كان شائع الاستعمال على ساحل عُمان حتى مطلع القرن العشرين الميلادي. تمتاز هذه

---

(1) Agius, Dionisius, Seafaring in the Arabian Gulf and Oman: The People of the Dhow, Routledge, 2005,p50.

(2) حوراني، العرب والملاحة، ص243.

(3) نوع من المراكب أخذه العرب عن القرطاجيين والرومان وغيرهما من أُمم البحر الأبيض المُتوسِّط. وقد سُمِّي بالغراب لأنَّ مُقدِّمته تُشبِه رأس الغراب أو الطائر. وهو يسير بالشراع أو المجاديف التي يتراوح عددها بين (140) مجدافًا و(180). عثمان، تجارة المحيط، ص261؛ ماهر، البحرية ، ص359.

(4) يُطلَق عليها أيضًا اسم قمرة وجمعها قمرات، وخلية وجمعها خلايا، ومصرية وجمعها مصارٍ، وقلعة وجمعها قلاع. وقد فُصِل بين الكُوّات بحواجز تَحول دون اندلاع النيران فيها، أو تسرُّب المياه إليها في حال تعرَّضت إحداها لذلك. ويُمكِن استخدام هذه الكُوّات مكانًا لتخزين البضائع، أو مبيت التُّجّار، مع الحفاظ على خصوصية كلٍّ منهم.

(5) سفينة كنوز العرب، ناشيونال جيوغرافيك أبو ظبي. ينظر:
https://arabsciences.com/2011/11/21/omani-dhow-1/
ينظر أيضًا الفلم الوثائقي عن سفينة الداو العُمانية في:
National Geographic Abu Dhabi (https://www.youtube.com/watch?v=ThNwwtPZDPA&t=3s)

(6) لتعرُّف المزيد عن جوهرة مسقط، ينظر: تقرير تلفزيون سلطنة عمان . الرابط الإلكتروني:
https://jewelofmuscat.tv/story/?lang=ar

(7) السيابي، عُمان، ص141-142؛ عثمان، تجارة المحيط، ص98-100.

السفينة بوجود غاطس صغير، وبمُقدِّمة مُدبَّبة ومُؤخِّرة عالية بارزة. وهي تُحرَّك باستخدام الحبال، وتبلغ حمولة الحجم الكبير منها (200) طُنٍّ، ويزيد طوله على (75) قدمًا (أيْ 22.86 مترًا)، ويحتوي على صاريين، أو ثلاثة صوارٍ أحيانًا.(1)

5- الرمث:

تُعَدُّ الرمث إحدى سفن الساحل العُماني، (2) وهي تُشبِه سفينة الصندل في شكلها. وقد استخدمها صيّادو الأسماك في رحلاتهم البحرية، في حين استخدمها أهل سقطرى(3) في رحلاتهم البحرية إلى مسقط والباطنة.

تُستخدَم ثلاثة من جذوع الأشجار في بناء هذه السفينة الصغيرة، بحيث يكون الجذع الأوسط أطولها، وتتراوح أطوالها جميعًا بين (6) أقدام و(9) أقدام (1.82م-2.74م)، ويُربَط بعضها ببعض باستخدام الحبال. وهي تتحرَّك بمجداف مُزدوَج، وتُعَدُّ من طراز المراكب التي تُبْنى في ملابار (Malabar)، وسيلان (Ceylon).

6- البغلة:

إبغله هو اللفظ المُتداوَل لهذه السفينة بين العُمانيين، وهي من أقدم أنواع السفن التي جابت المحيط الهندي. (4) ويُعتقَد أنَّ أوَّل مَنْ بنى البغلة في الخليج العربي هم صُنّاع السفن في الموانئ العُمانية، حتى إنَّها كانت ضمن سبع سفن تخصَّصت ولاية صور العُمانية في صناعتها،(5) وقد استُخدِمت بوصفها وسيلة نقل بحرية في الكويت وبعض دول الخليج العربي.(6)

يبلغ أقصى طول للبغلة من المُقدِّمة إلى أعلى المُؤخِّرة نحو (74) قدمًا (أيْ 22.55 مترًا)، ويبلغ عرضها (25) قدمًا (أيْ 7.62 أمتار)، في حين يُقدَّر عمقها بنحو (11) قدمًا (أيْ 3.35 أمتار)، ويتراوح مقدار حمولتها بين (150) طنًّا و(400) طُنٍّ.

تمتاز هذه السفينة بأنَّها عريضة جدًّا مُقارَنةً بطولها، وبأرضيتها المرتفعة، ومُؤخِّرتها التي تميل إلى جهة الأمام أكثر من المُقدِّمة. وتمتاز الصغيرة منها بوجود صارٍ واحد، وشراع

---

(1) السيابي، عُمان، ص141-142؛ عثمان، تجارة المحيط، ص98-100.
(2) السيابي، عُمان، ص153.
(3) **سقطرى:** أرخبيل يمني يتألَّف من ست جُزُر على المحيط الهندي قبالة سواحل ، قرب خليج عدن، وتقع على بُعْد نحو (240) كيلومترًا شرق سواحل الصومال، و(380) كيلومترًا جنوب شبه الجزيرة العربية.
(4) السيابي، عُمان، ص135-140.
(5) لتعرُّف المزيد عن هذه السفن، ينظر: https://www.atheer.om/archives/509008/7-أنواع-من-السفن-اشتهرت-بها-ولاية-صور؛-ف (أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م).
(6) الحجي، يعقوب يوسف. صناعة السفن الشراعية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، 2001م.

مثلث الشكل، في حين تحتوي الكبيرة منها على ثلاثة صوارٍ وأشرعة مثلثة الشكل، وهي تُزخرَف بحفريات ونقوش دقيقة. [1] ويُبطَّن جدار السفينة الأعلى بالحصير من فوق السطح الخارجي، وتُفَكُّ بطانة الحصير بعد تفريغ السفينة حمولتها لكيلا يصيبه بلل،[2] ويبلغ ارتفاع هذا الجدار (8) أقدام من أرضية السفينة.

7- الغنجة (القنجة):

الغنجة سفينة عُمانية خالصة، وإحدى السفن السبع التي اشتُهِرت ولاية صور بصناعتها،[3] وهي من السفن كبيرة الحجم؛ إذ يبلغ مقدار حمولتها (400) طُنٍّ، وقد استُخدِمت للإبحار مسافات طويلة، وهي تُشبِه كثيرًا سفينة البغلة؛ إذ إنَّ لها مُؤخِّرة مربعة الشكل، وفيها فتحات خلفية وممرّات، وعرضها أقلُّ من طولها، ولها (3) صوارٍ، وفي مُقدِّمتها زخرفة يُمثِّلها نتوء صغير مستدير، فيه حلقة من حديد، ودوائر متحدة المركز، يعلوها غصن ثلاثي الأوراق، وهو العلامة المُميَّزة لهذه السفينة.[4]

8- البوم:

تُعَدُّ سفينة البوم من أكثر أنواع السفن شهرة، وهي من السفن التي ظلَّت مُحتفِظة بشكلها حتى احتلال البرتغاليين للمنطقة، وامتازت بتكاليف صناعتها القليلة مُقارَنةً بتكاليف صناعة البغلة والغنجة. [5]

تُشبِه البوم سفينة البغلة، لكنَّها تختلف عنها من حيث شكل الحوض، والمُؤخِّرة المُحدَّدة؛ فالبغلة عريضة ومُقوَّرة الوسط. واليوم يُطلَق على السفينة التي تنتهي مُقدِّمتها ومُؤخِّرتها بطرف حادٍّ اسم البوم، واسم الزاروق، لكنَّ هذين الاسمين لم يَرِدْ لهما ذكر في كتب القرون الوسطى. [6]

استُخدِمت سفينة البوم للرحلات التجارية في المقام الأوَّل، وهي تُصنَّف إلى نوعين: نوع يُبحِر إلى مناطق بعيدة، ويُعرَف باسم السفّار. ونوع يُبحِر إلى وجهات قريبة من موانئ الخليج العربي، ويُعرَف باسم القطاع.

---

(1) لتعرُّف المزيد عن هذه السفينة، ينظر: عثمان، تجارة المحيط، ص98.

(2) Edye. John. On the Native Vessels of India and Ceylon, Journal of the Royal Asiatic Society, By Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, Vol. I, 1834, p. 13-12.

(3) لتعرُّف المزيد عن هذه السفن، ينظر: https://www.atheer.om/archives/509008/7 /أنواع-من-السفن-اشتهرت-بها-ولاية-صور؛-ف

(4) السيابي، عُمان، ص123. ينظر: عثمان، تجارة المحيط، ص109؛ ماهر، البحرية ، ص364.

(5) وزارة الإعلام، عُمان في التاريخ، مسقط، 2018م، ص331.

(6) حوراني، العرب والملاحة، ص242.

9- الجاكر:

رُبَّما كان ابن بطوطة هو الشخص الوحيد الذي ذكر اسم هذه السفينة؛ فقد أخبر أنَّه أبحر في مركب لإبراهيم يُسمّى الجاكر، وكان معه (70) رأسًا من الخيل أُهدِيت إليه، وقد وضعها مع خيل أصحابه في مركب آخر يملكه أخو إبراهيم. وقال في مناسبة أُخرى أنَّه أبحر في الجاكر، وأنَّه كان على متنه (50) راميًا، و(50) من المقاتلة الحبشان،[1] ثمَّ وصل إلى ظفار، حيث نزل بدار خطيبها عيسى بن طأطأ، مُبيِّنًا أنَّ سلطان ظفار وقتئذٍ هو الملك الناصر بن الملك المغيث، وأنَّ نائبه هو سيف الدين عمر أمير جندر التركي الأصل. وقد أشاد ابن بطوطة بهذا السلطان الذي استقبله بحفاوة، وأكرم نُزله.[2]

ومن الثابت وجود سفن أُخرى كانت تُبحِر في بحر فارس والمنطقة العربية، مثل: الأهورة، والسفيات، والبارجة، والجلبة، والعشاري. غير أنَّه من المُتعذَّر تاريخيًّا تأكيد أنَّها سفن عُمانية.

4.1.2 العاملون في السفن العُمانية:

العاملون على متن السفينة هم مجموعة من الرجال، وظيفتهم الاهتمام بالسفينة، وتسييرها للوصول إلى الوجهة المنشودة. ومن المصادر الإسلامية التي أرَّخت لطاقم العمل في السفينة، مصدر فارسي بعنوان (أعينى أكبر)،[3] إضافةً إلى ما ذكره ابن ماجد العُماني في نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي.

تعدَّدت مهام أفراد طاقم السفينة تبعًا لمُؤهِّلاتهم وتخصُّصاتهم وخبراتهم ورتبهم، وكان لكلٍّ منهم اسم بحسب الوظيفة المنوطة به. وما تزال هذه المُسمَّيات والوظائف مُتداوَلة حتى يومنا هذا؛ ما يُؤكِّد أصالة هذه المهن ومُسمَّياتها.

---

(1) ابن بطوطة، الرحلة، ص368-369. ينظر أيضًا نسخة الكتاب الإلكترونية، ج4، ص30 في الرابط التالي: https://books.rafed.net/view.php?type=c_fbook&b_id=2361&page=52
ينظر أيضًا: عثمان، تجارة المحيط، ص100، ص148، هامش 68؛ السيابي، عُمان، ص147-148.

(2) ابن بطوطة، الرحلة، ص368-369. ينظر أيضاً نظر نسخة الكتاب الإلكترونية في الرابط السابق، ج4، ص30.

(3) أبو الفضل علامي بن مبارك (1551-1602م)، كتاب أكبر (بالفارسية: أكبرنامه)، وهو يضم في صفحاته التأريخ الرسمي لأحداث عهد السلطان المغولي جلال الدين أكبر (1556-1605) حيث قام السلطان المغولي الثالث بتكليف المؤرخ وكاتب البلاط السلطاني أبو الفضل بن مبارك بكتابته. ينظر أيضًا: محمود، عبد الحليم، جلال الدين أكبر: المفترى عليه، مجلة الدراسات الاسلامية، القاهرة، 1966م. ص106.

فيما يأتي ذكر لأبرز العاملين في السفن العُمانية، وبيان لطبيعة المهام التي كانوا يُؤدّونها، استنادًا إلى المصادر التاريخية التي تختصُّ بهذا الجانب:

1- الرُّبّان:

الرُّبّان هو من الأسماء التي تعود أصولها إلى اللغة السامية. وقد قال أجيوس إنَّ هذا الاسم مأخوذ من اللغة الأكّادية، ومن كلمة (ribbonu) تحديدًا، ثمَّ انتقل إلى اللغة الآرامية بلفظ (ribbon)، ومنها إلى اللغة العربية بلفظ (رُبّان)[1].

والرُّبّان (الجمع: ربابنة، وربابين) [2] هو رئيس المَلّاحين في السفينة، والخبير بالسواحل جغرافيًّا وملاحيًّا. ولا يزال هذا اللقب مُستخدَمًا في المنطقة العربية، [3] ويُطلَق في بعض البلاد على مَنْ يتولّى تسيير السفينة؛ وهو المَلّاح، وحرفته هي الملاحة. ويقال للمَلّاح: السفآن، ويُعبَّر عنه أحيانًا بلقب (النوؤي) الذي يُجمَع على نوتية، ونوّاتين [4].

أمّا في الاصطلاح فإنَّ لقب (الرُّبّان) يُطلَق على الشخص العالِم بطبيعة السواحل والتضاريس وأحوال البحار والمحيطات، والخبير بالأمواج والرياح الموسمية وما شابه. وقد ذكر بزرك بن شهريار (ت: 399هـ/1009م) أنَّه يُطلَق على طاقم الرُّبّان اسم الرُّبّانية، ويُطلَق على البَحّارة اسم البانانية. أمّا ابن بطوطة فقال إنَّ الرُّبّان هو الشخص المسؤول عن جميع البَحّارة والعاملين على متن السفينة. وكذلك أُطلِق على قائد السفينة لقب (الرئيس)[5].

---

(1) Agius, Dionisius, Classic Ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean, Handbook of Oriental Studies, Section I, The Near and Middle East. Vol. 92, Brill, Leiden and Boston, 2008, p.192.

(2) ذكر المقدسي في أواخر القرن العاشر الميلادي أنَّ جمع كلمة (رُبّان) هو (ربانيين). المقدسي، أحسن التقاسيم، ج1، ص10. في حين جمعها شهاب على ربابنة في كتابه (أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي). ينظر مثلًا: ص 112، 118، وجمعها أحيانًا على ربابين كما في الصفحة (136). ينظر: شهاب، حسن صالح. أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، سلسلة كتاب الأبحاث (5)، مركز الدراسات والتوثيق، رأس الخيمة، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي: 2001م. (سيشار إليه لاحقًا: شهاب، أحمد بن ماجد)؛ أمّا أحمد بن ماجد فجعل جمعها ربابين. ينظر: ص112، 118 من كتابه الإلكتروني الصادر عن اليونسكو:
https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n83/mode/1up?view=

(3) لتعرُّف المزيد عن الرُّبّان، وشروط تعيينه، وخبراته، ينظر: عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص174-177. ينظر أيضًا كلمة (رُبّان) في: ابن منظور، لسان العرب، ج13، ص175. وكذلك ورد لقب (رُبّان) (rubao) في كتاب (أقوال ألفونسو دي البوكيرك) (Afonso de Albuquerque) (ت:1515م)، وكان يُطلَق على الضبّاط البرتغاليين أثناء وجودهم على سواحل البحر الأحمر. وقد نُشِر كتاب (أقوال ألفونسو دي البوكيرك العظيم The commentaries of the great Afonso Dalboquerque) على يد ابن ألفونسو دي عام 1557م.
Albuquerque, Afonso de (1453-1515). The commentaries of the great Afonso Dalboquerque, Printed for the Hakluyt society, London: 1875.

(4) علي، جواد، المفصل من تاريخ العرب قبل الإسلام، ج7، ط4، دار الساقي، 2001م.

(5) رجَّح أجيوس (Agius) أنَّ لقب (الرئيس) رُبَّما يعود في أصله إلى اللغة الفارسية، وهو الأعلى رتبة بين البَحّارة. ابن منظور، لسان العرب، ج13، ص175.

يضطلع الرُّبّان بعديد من المهام والمسؤوليات، أهمها: قيادة السفينة، وتقرير ما يراه مناسبًا بحسب الظروف والأحوال، وتطبيق القوانين والأعراف المعمول بها أثناء الإبحار. [1] وقد ذكر ابن ماجد (ت: 906هـ/1500م) أنَّه يتعيَّن على الرُّبّان أنْ يُحسِن إدارة السفينة، والإشراف على طاقمها، وإلّا تعرَّضت السفينة للخطر[2].

2- النوخذة:

يُطلَق هذا اللقب على الشخص الأعلى رتبة في السفينة. [3] والنوخذة كلمة فارسية الأصل، تتألَّف من جزأين، هما: (ناو) الذي يُقصَد به السفينة، و(خدا) الذي يُقصَد به الرئيس. ولا يزال هذا اللقب مُستخدَمًا في المنطقة الشرقية من سلطنة عُمان، وبخاصة في مدينتي صور ومصيرة.

أمّا أبرز مهام الشخص الذي يحمل هذا اللقب فهي: الإشراف العام على السفينة، وتحمُّل مسؤولية إيصال البضائع والركاب بأمان إلى الوجهة المنشودة، وإدارة شؤون السفينة، وإصدار التعليمات والإرشادات لطاقم السفينة بما يكفل إيصالها إلى بَرِّ الأمان.

---

(1) Agius, Seafaring in the Arabian, p131.

(2) ابن ماجد، أحمد. الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 2013م. (سيشار إليه لاحقًا: ابن ماجد، الفوائد)؛ ينظر أيضًا نسخة الكتاب الإلكترونية الصادرة عن اليونسكو: https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n102/mode/1up?view=theater (اطُّلِع عليه بتاريخ: 23 أيار (مايو) 2023م).

(3) Al Salimi, A. Maritime, P. 192.

3- البنداري:

البنداري هو بَحّار يُكلِّفه النوخذة بمهمة حفظ الأدوات والممتلكات الخاصة بأفراد الطاقم، وتموين السفينة. وقد سُمِّي بذلك نسبةً إلى البندار، [1] واقتصر وجوده على الرحلات البحرية القصيرة.[2] ولا يزال هذا اللقب مُستخدَمًا حتى يومنا هذا.

4- المُعلِّم:

يشغل المُعلِّم (الجمع: مُعلِّمون) المنصب الثاني من حيث الرتبة الوظيفية بعد الرُّبّان أو النوخذة. ولهذا كان لِزامًا عليه أنْ يُتقِن الأصول الاثني عشر للملاحة التي أشار إليها ابن ماجد في كتابه (الفوائد). [3]

تبدأ مهام المُعلِّم قبل انطلاق الرحلة البحرية في المرسى؛ إذ يعمل على ضبط البوصلة، ويُذكِّر طاقم السفينة والرُّبّان بوجوب الاستماع إلى نصائحه عند الإبحار. [4] ومن مهام المُعلِّم أيضًا: فحص الترس، والإشراف على تحميل الحمولة، والمحافظة على توازن السفينة.

5- الأستاذ:

أُطلِق هذا اللقب على كبير المَلّاحين في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، وهو يشير أيضًا إلى كبير النجّارين؛ وهو المُصمِّم، والمُبدِع، والمسؤول عن كل ما يتعلَّق ببناء السفينة. ومن الألقاب الشائعة كذلك، لقب أستاذ مول. وتُرجِّح الدراسة أنَّ كلمة (مول) رُبَّما جاءت من التمويل والتموين. ومن ثَمَّ، فإنَّ الشخص الذي يحمل هذا اللقب مسؤول عن تعيين أفراد الطاقم

---

(1) **البندار:** غرفة تقع في مُؤخِّرة السفينة، وتُستخدَم في تخزين أدوات النوخذة، والطاقم، والركّاب وعوائلهم. وقد اشتُقَّت كلمة (بهندره) من اللغة السنسكريتية عن طريق اللغة الفارسية. والقيِّم على حفظ هذه الأدوات يُسمّى بنداري، مثل القيِّم على المخازن في العصر التركي الذي لُقِّب بـ(الخازندار). ينظر:
Agius , Seafaring, p. 31; Al Salimi, A. Maritime , P. 133.

(2) Al Salimi, A. Maritime, P. 242.

(3) لتعرُّف المزيد عن أصول الملاحة الاثني عشر، ينظر: ابن ماجد، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد (الفصل الثالث). ينظر أيضًا نسخة الكتاب الإلكترونية الصادرة عن اليونسكو:
https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n102/mode/1up?view=theater
اطُّلِع عليها بتاريخ: 23 أيار (مايو) 2023م.

(4) لتعرُّف المزيد عن مهام المُعلِّم، ينظر:
Ferrand, Gabriel. 1923-1928. Instructions Nautiques et Routiers Arabes et Portugais des xv et xvi. Reproducts, Traduits et Annotés, volumes I-III. Paris: Paul Geuthner, Part III, P. 180-183.

الخاص ببناء السفينة وتمويلهم، ومسؤول أيضًا عن إدارة العلاقات مع العملاء، وتحديد شكل جسم السفينة، وحجمها، والاتفاق مع العميل قبل بدء العمل [1].

ونظرًا إلى خبرة الأستاذ الواسعة التي اكتسبها أثناء عملية بناء السفن؛ فقد عُهِد إليه بالإشراف على العاملين، فضلًا عن إصلاح السفينة وصيانتها بعد الانتهاء من بنائها، وقد يلتحق بطاقم السفينة خلال الرحلات البحرية الطويلة؛ ما يُشعِر الجميع بالأمان.

6- المُقدَّم:

المُقدَّم (الجمع: مُقدَّمون) هو الشخص الذي يُشرِف على العُمّال بتوجيهات من الأستاذ، ويحلُّ محلَّه أثناء غيابه. وقد عُرِف هذا اللقب بين البَحّارة منذ نحو (500) عام، وجاء في الأرشيف البرتغالي أنَّ المُقدَّم مسؤول عن فريق بناء السفينة وصيانتها، الذي يضمُّ (30) عاملًا، ويعمل على إصلاح السفينة البرتغالية سانتا ماريا دو مونتي (Santa Maria a Monte) في هرمز.[2] ولا يزال هذا اللقب مُستخدَمًا حتى يومنا هذا.

7- الكرّاني:

يُطلَق لقب الكرّاني على المحاسب. وقد أشار ابن المجاور [3] إلى هذا اللقب حين قال إنَّ من مهام الكرّاني تسجيل أسماء ما في بطن المركب من متاع وقماش وأشخاص في رقعة (سجل)، ثمَّ تسليمها إلى مُفتِّشي الموانئ عند وصول السفينة إلى الميناء، وإعلامهم بالمكان الذي أبحر منه المركب، وما فيه من بضائع.

8- الشقّاق:

الشقّاق هو لقب يُطلَق على مَنْ يتولّى أعمال النجارة على متن السفينة، بما في ذلك شَقُّ الألواح الخشبية وتشكيلها. ورُبَّما اشتُقَّ هذا اللفظ من كلمة (الشقّ) التي تعني الفلقة؛ أيِ القطعة من الخشب، أو أحد أجزاء اللوح الخشبي[4].

---

(1) Al Salimi, A. Maritime, P. 192.

(2) Al Salimi, A. Maritime, P. 192.

(3) ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب ابن محمد(ت 690هـ/ 1291م). تاريخ المستبصر؛ صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز. راجعه: ممدوح حسن محمد، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة: 1996م، ص54. (سيشار إليه لاحقًا: ابن المجاور، تاريخ).

(4) Al Salimi, A. Maritime, P. 172.

9- القلّاف:

القلّاف هو نجّار السفينة الذي يمتلك خبرات ومهارات خاصة بالنجارة، مثل: تشكيل الألواح الخشبية باستخدام النار، وتركيب الأخشاب التي تُشكِّل هيكل السفينة وَفق تقنيات مُعيَّنة. وقد جاء هذا اللفظ من كلمة (قلف)؛ إذ يقال: قلف السفينة؛ أيْ خرز (ربط، وخاط) ألواحها بحبال الليف، وجعل في خَلَلها (ثقوبها وشقوقها) القار [1].

10- البَحّار:

ذكر الفيروز آبادي أنَّ البَحّار هو المَلّاح، وأنَّ لفظ (بَحّار) مُشتَقٌّ من البحر. وقال ابن منظور إنَّ كل ما نُسِب إلى البحر فهو بحري: "إنَّما قالوا "بحراني" في النسب إلى البحرين، ولم يقولوا "بحري" ليُفرِّقوا بينه وبين النسب إلى البحر."[2] وقد ورد لفظ (بحري) (جمعها بحريون) في أحد مُؤلَّفات إبراهيم الذي حمل عنوان (عالَم القرون الوسطى في أعين المسلمين)؛ إذ قال فيه: "حدَّثني بعض البحريين أنَّه كان ماضيًا (مُبحِرًا) بين سريرة والصين في سنبوق (سنبوك)"[3].

والبَحّار هو مَنْ يعمل على ظهر السفينة، ويضطلع بكل العمليات والمهام ذات الصلة بالإبحار، مثل: تنظيف السفينة، ورفع الشراع وإنزاله، وتفقُّد الحبال وشَدِّها، والتحكُّم في مسار السفينة عن طريق الدَّفَّة، وتفريغ السفينة من مياه البحر المُتسرِّبة إليها، وغير ذلك من المهام التي يُكلِّفه بها قائد السفينة [4].

---

(1) القار أو الزِّفْت (bitumen): مادة بترولية ثقيلة استُخدِمت منذ أكثر من (7000) سنة بوصفها عازلًا للماء، ومقاومةً للعفن، وعُثِر على دليل على وجودها في موقع السباعية الأثري في الكويت، الذي يعود إلى الألفية الخامسة قبل الميلاد، وكذلك اكتُشِفت بقايا قار في موقع رأس الجنز في سلطنة عُمان، تعود إلى العصر البرونزي. وقد تحدَّثت النصوص المسمارية عن استخدام كمّيات من القار في بناء السفن؛ إذ يوجد نص مسماري في المتحف البريطاني يشير إلى استخدام القار في دهان الأجزاء الخارجية للفُلْك. وأشار ابن منظور إلى أنَّ القار يُستخدَم في طلاء السفينة؛ إذ قال: "ودم السفينة يدمها دمًا: طلاها بالقار". ينظر: ابن منظور. لسان العرب، ج5، ص303. وكذلك عُثِر على ألواح سفن في مدينة البليد تعود إلى الحقبة الواقعة بين القرن الخامس الهجري والقرن التاسع الهجري (11-15م)، وتبيَّن بعد الفحص المخبري أنَّ فيها بقايا قار. ينظر أيضًا: Agius, pp. 111-116; Al Salimi, A. Maritime, P. 186.

(2) ابن منظور، لسان العرب، ج4، ص42.

(3) إبراهيم، عبد الله. عالم القرون الوسطى في أعين المسلمين. ط2، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 2007م.

(4) Al Salimi, A. Maritime, P. 234.

11- التبّاب:

التبّاب هو صبي لا يتجاوز عمره سِنَّ الثالثة عشرة، وتربطه صلة قرابة بأحد البَحّارة، ويسافر على متن السفينة بموافقة النوخذة. أمّا أبرز مهامه فهي مناولة الماء والأدوات البسيطة للنجارة من دون إعطائه أيَّ مالٍ لقاء ذلك؛ إذ يُمثِّل وجوده على ظهر السفينة رحلة تعليمية في أعمال البحر فحسب، خلافًا لرحلات البحث عن اللؤلؤ، حيث يُمكِنه الاستفادة من المحار التي يُستخرَج منه اللؤلؤ، وقد يتبرَّع له البَحّارة في نهاية الرحلة الطويلة بمبلغ مالي لقاء خدماته [1].

2.2 السفن الصينية، وطرائق صناعتها، وأنواعها، والعاملون فيها:

لم يألُ الإنسان جهدًا في البحث عن وسائل وأدوات وطرائق تتيح له سُبُل التواصل مع الآخرين في مختلف أنحاء العالَم. وكان من أبرز هذه الوسائل استخدام السفن والمراكب في التنقُّل والتجارة بين الدول والبلدان المختلفة؛ فقد خطرت هذه الوسيلة على بال الإنسان في العصور الغابرة حين لاحظ أنَّ بعض قطع الخشب تطفو على الماء، فأخذ يُفكِّر في كيفية الاستفادة من الخشب المُجوَّف في التنقُّل وحده من مكان إلى آخر، ثمَّ تطوَّرت الفكرة لديه بأنْ بحث عن طرائق تُمكِّنه من حمل بعض متاعه في قاربه الخشبي المُجوَّف [2].

ففي الصين مثلًا، أسهمت الاكتشافات الأثرية في تعرُّف بدايات ركوب البحر قديمًا، والوسائل المُستخدَمة في ذلك؛ إذ استخدم الإمبراطور فوشي (Fu Xi) أو (伏羲; Fu His) (تولى الحكم عام 853 ق.م) [3] طوّافة خشبية من جذوع الأشجار وعيدان البامبو في التنقُّل عبر المُسطَّحات المائية، مُمهِّدًا الطريق أمام انتشار الطوّافات التي تُعَدُّ أقدم نموذج للسفن البدائية الصينية، وقد عُثِر على بقايا أثرية منها في الأعوام (1973-1978م)، وذلك في موقع هيمودو (Hemodo) الأثري بمقاطعة تشجيانغ (Zhenjiang)؛ فقد عثر فريق بحث أثري في الموقع

(1) المهندي، صقر بن لحدان الحسن. موسوعة قطر البحرية، وزارة الثقافة والرياضة، الدوحة: 2020م، ص95. (سيشار إليه لاحقًا: المهندي، موسوعة قطر).

(2) شينغ، ليويينغ. طريق الحرير. ج2، ط1، بيت الحكمة: القاهرة، 2020م، ص35.(سيشار إليه لاحقًا: ليويينغ ، طريق الحرير).

(3) قيل إنَّه عاش (197) عامًا، ولا شكَّ في أنَّ هذا مُبالَغ فيه. لتعرُّف المزيد عن الإمبراطور فوشي، ينظر: Worshiping the Three Sage Kings and Five Virtuous Emperors - The Imperial Temple of Emperors of Successive Dynasties in Beijing. Beijing: Foreign Language Press. 2007.

على (6) مجاديف لزوارق تعود إلى أواخر العصر الحجري، وبلغ طول أحدها (60) سم، وعرضه (12) سم، وسُمْكه (2) سم؛ ما يدلُّ على بدايات بناء السفن في تلك الحقبة[1].

وفي عام 1973م، اكتُشِفت بقايا سفينة يعود تاريخها إلى ما قبل (2200) عام في منطقة لينغيان (Longyan) بمقاطعة فوجيان (Fujian)، ووصل طولها إلى (7.1) أمتار، وبلغ عرض مُقدِّمتها (1.2) متر، وعرض مُؤخِّرتها (6.1) أمتار.

وفي عام 1979م، اكتُشِف قارب يعود إلى العصر الحجري الحديث Neolithic period) (أيْ ما بين عام 10,000 ق.م وعام 8,000 ق.م) في قرية قوجيا شمال خليج رونغتشنغ في مقاطعة شاندونغ (Shandong)، وكان طوله (3.9) أمتار، وعرضه (70) سم، ووصل عرض مُقدِّمته ومُؤخِّرته إلى (60) سم، وتراوح عمق الجزء الأوسط فيه بين (30) سم و(40) سم.

استخدم الصينيون القدامى تقنية النقر واللسان في بناء قارب اكتُشِفت بقايا مُؤخِّرته عام 1979م في جزيرة داهيشان بجُزُر مياوداو (庙岛群岛) في مقاطعة شاندونغ (Shandong)، وبلغ سمْك ألواحه الخشبية (5) سم، وقد لوحِظ عليها آثار تقنية النقر واللسان، ويرى علماء الآثار أنَّ هذا القارب صُنِع قبل (4000) عام؛ ما يُثبِت استخدام الصينيين تقنية النقر واللسان في بناء القوارب قبل أواخر الألف الثالث قبل الميلاد [2].

أمّا في عهد أُسرة هان (Han Dynasty) (202-9م، 25-220م) فقد استُخدِمت تقنيات بناء السفن، وأنشأ الإمبراطور وو من أُسرة هان (漢武帝 Wu of Han) (حكم من عام 141 ق.م إلى عام 87 م) أسطولًا ضخمًا، ثمَّ أرسله للتدريب في بحيرة مدينة كونمينغ[3] (昆明)، وكانت سفينة سوتشانغ الكبرى في أسطول إمبراطورية هان (Han) كبيرة جدًّا بحيث يُمكِنها حمل (1000) شخص، فضلًا عن وجود قصر مَشيد على متنها[4].

وقد شهد عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty) (618-907م) تطوُّرًا لافتًا في بناء السفن العابرة للمحيط الهندي؛ إذ استُخدِمت المسامير في تثبيت أجزاء السفينة بعضها ببعض. وهذا

(1) ليويينغ، طريق الحرير، ج2، ص36-37.
(2) المرجع نفسه، ص37.
(3) تُعرَف أيضًا باسم يونان-فو (Yunnan-Fu)؛ وهي أكبر مدينة في مقاطعة يونان (Yunnan) في الصين، وهي كذلك عاصمة هذه المقاطعة.
(4) المرجع نفسه، ص37.

ما تبيَّن في بقايا سفينتين خشبيتين أثريتين اكتُشِفتا عام 1960م وعام 1973م، وتعودان إلى عهد أُسرة تانغ في مقاطعة جيانغسو (Jiangsu 江苏).[1]

وفي كل الأحوال، وبالرغم من تنوُّع أشكال السفن المُكتشَفة، فقد لوحِظ بناؤها جميعًا باستخدام المسامير الحديدية، وتقنية النقر واللسان، واحتواء باطنها على (9) مقصورات (كبائن، جمعها كبينة) مُنفصِل بعضها عن بعض، ومُبطَّن داخلها بحيث يمنع تسرُّب المياه إليها [2]، فضلًا عن متانة جوانبها، وهو ما ساعدها على مقاومة الأمواج العاتية[3].

1.2.2 المواد المُستخدَمة في صناعة السفن الصينية.

1- الأخشاب:

استخدم الصينيون في بناء سفنهم خشب أشجار النارجيل (جوز الهند أو القنبار)، وأنواعًا مختلفةً من الأخشاب المحلية النادرة والثمينة؛ نظرًا إلى وفرتها في بلادهم، وفي كثير من جُزُر المحيط الهندي. وقد عَمَدوا إلى دهن هذه الأخشاب بنوع من الزيت الصيني لحمايتها من عوامل الطبيعة وتقلُّبات المناخ [4].

2- المسامير الحديدية:

استخدم الصينيون المسامير الحديدية - على اختلاف حجومها- في بناء سفنهم غير المَخيطة، وقد عُثِر على بقايا هيكل إحدى هذه السفن التي تعود إلى عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty)، وذلك على عمق (2,30) متر في طين البحر قرب شاطئ خليج خانفو (الزيتون) في إقليم فوجيان (Fujian)، وفي موقع كان يومًا ما قناة مائية صغيرة. وبعد دراسة بقايا حطام

---

(1) لمزيد من التفاصيل عن هاتين السفينتين، ينظر:
Shipwrecks from the Ming Dynasty found in deep sea: http://www.ourjiangsu.com/a/20230523/1684823681630.shtml
(أُطّلِع عليه بتاريخ: 5 حزيران (يونيو) 2023م).

(2) في الصفحات التالية مزيد من التفصيل عن السفن الصينية.

(3) ليوبينغ، طريق الحرير، ج2، ص37-38.

(4) نفسه، ص37-38؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص93. ينظر أيضًا:
Shipwrecks from the Ming Dynasty found in deep sea: http://www.ourjiangsu.com/a/20230523/1684823681630.shtml
اطُّلِع عليه بتاريخ: 5 حزيران (يونيو) 2023م.

هذه السفينة، [1] نُشِرت نتائج الدراسة عام 1975م[2] في مجلَّة (Chinese archaeological journal) [3].

3- الحبال:

كانت حبال السفن تُصنَع من نبات القُنَّب [4]، وهو الاسم الشائع لنباتات من جنس القُنَّب الهندي (cannabis) الذي يمتاز بأليافه اللحائية (bast fiber) التي تنمو تحت الجزء الخارجي (اللحاء)، والتي يتراوح طولها بين (0.91) من المتر و(4.6) أمتار بحسب ارتفاع كلٍّ منها.

وتاريخيًّا، استُخدِمت ألياف القُنَّب المُجمَّعة في صناعة القماش قبل زمن طويل من حقبة الزراعة؛ أيْ قبل نحو (9000-5000) عام. ورُبَّما يكون نبات القُنَّب من أقدم النباتات التي زُرِعت في العصور الغابرة. [5] وقد ثبت أثريًّا استخدام هذا النبات في الصين منذ العصر الحجري الحديث (Neolithic period)؛[6] إذ عُثِر على بقايا ألياف القُنَّب في أوانٍ فخارية تعود إلى حضارة يانغشاو (Yangshao)؛ أيْ إلى الألفية الخامسة قبل الميلاد. وفيما بعدُ استخدم الصينيون نبات القُنَّب في صناعة الحبال، والملابس، والأحذية، والورق [7].

---

(1) Keith, Donald H. & Buys, Christian J. New Light on Medieval Chinese Seagoing Ship Construction. The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration (1981), 10.2: 119-132. Institute of Nautical Archaeology. The Nautical Archaeology Trust Ltd. 1981. P. 123.

(2) Green, Jeremy/Burningham, Nick, The ship from Quanzhou, Fujian Province, People's Republic of China, International Journal of Nautical Archaeology, 1998. https://independent.academia.edu/NickBurningham

(3) Keith, New Light, p. 123-131.
للاطلاع على الاكتشافات والدراسات المُتعلِّقة بالسفن التي تعود إلى عهد أُسرة سونغ في خليج تشيوانتشو، ينظر: منشورات متحف تاريخ حركة المرور الخارجية في تشيوانتشو بفوجيان، دار نشر المحيط، 1987م.

(4) عيسى، أحمد، معجم أسماء النبات، ط1 1930م، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1930م، ص 38. ينظر: الموسوعة في الرابط التالي: https://archive.org/details/ISSA1930ARLA/mode/2up (أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م).

(5) ينظر دراسة متكاملة عن هذا النبات في:
Russo, Ethan. "History of cannabis and its preparations in saga, science, and sobriquet". Chemistry & Biodiversity. 4 (8): 2007.

(6) Barber, E. J. W. Prehistoric Textiles: The Development of Cloth in the Neolithic and Bronze Ages with Special Reference to the Aegean. Princeton University Press. 1992, p. 18.

(7) Stafford, Peter. Psychedelics Encyclopedia. Berkeley, CA, USA: Ronin Publishing 1992

4- **الجير:**

استخدم الصينيون الجير مع مواد أُخرى لسَدِّ الشقوق في هياكل السفن؛ ما يمنع تسرُّب الماء إليها، وللحفاظ أيضًا على رؤوس المسامير من الصدأ في السفن المسمارية [1].

2.2.2 مُكوِّنات السفن الصينية، وأنواعها، ومواصفاتها.

لا تختلف السفينة الصينية في مُكوِّناتها الرئيسة اختلافًا كبيرًا عن مُكوِّنات السفن العُمانية والعربية. وسيكتفى هنا بالحديث عن هياكل السفن الصينية التي تقع ضمن الحدود الزمنية التي تناولتها الدراسة، والتي كشفت عنها التنقيبات الأثرية في الصين، والمصادر التاريخية.

1- **الصواري، والأشرعة:**

يختلف عدد الصواري (masts) في السفن الصينية تبعًا لاختلاف أنواعها وحجومها، إلى جانب مراعاة التناسب الطردي بين حجم السفينة وعدد الصواري. وكانت الجنك (الينك) الصينية هي أكبر السفن من حيث عدد الصواري؛ إذ وصل عددها في بعض السفن إلى (12) صاريًا[2].

وكذلك احتوت تلك السفن على أشرعة عديدة، لكنَّها لم تكن القوَّة الوحيدة المُحرِّكة للسفن، وإنَّما استُخدِم المجداف إلى جانبها أيضًا، وبخاصة عند الخروج من الميناء أو دخوله، وعند سكون الرياح. ومن المُلاحَظ أنَّ المجاديف كانت توجد في جميع السفن، كبيرة كانت أم صغيرة، مع اختلاف عددها تبعًا لاختلاف حجم السفينة، وحجم المجداف نفسه[3].

من جانب آخر، تضاربت الروايات في المصادر الصينية بخصوص عدد الصواري، لكنَّ بعض المصادر ذكرت أنَّ عدد الصواري في أكبر السفن الصينية لم يتجاوز (9) صوارٍ. وقد وُجِد رسم لأسطول تشنغ خه (يعود إلى عام 1433م) في نصٍّ ديني ضمن الكتاب المُقدَّس للملك المُبجَّل، يُبيِّن أنَّ أكبر السفن الصينية كانت تحوي (6) صوارٍ، إلى جانب صاريين صغيرين قابلين للطي في مُؤخِّرة السفينة؛ بُغْيَةَ استخدامهما في الانعطاف والتحكُّم. وكانت هذه السفينة تُشبِه

(1) ليويينغ ، طريق الحرير،ج2، ص153.
(2) المرجع نفسه، ص153.
(3) المرجع نفسه، ص153.

السفينة التي تعود إلى عصر أُسرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م)، والتي عُثِر عليها في خليج تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou) عام 1974م.[1]

وقد جَرَت العادة أنْ تُثبَّت الصواري الأمامية والخلفية (في المراكب التي تحوي أكثر من (3) صوارٍ) قريبًا من جوانب المركب، وليس على امتداد محوره الطولي؛ على أنْ يكون تثبيتها بالتوازي، وبوضع عمودي.[2]

وفي سياق مُتَّصِل، قال ماركو بولو (Marco Polo) إنَّ سفن الجنك (Junk) الصينية كانت تحتوي على (4) صوارٍ، مع وجود صاريين آخرين يضافان عند الحاجة. وهذه السفن تعود إلى عهد أُسرة يوان في نهاية القرن الثالث عشر الميلادي (1260-1368م). وأضاف هذا الرحّالة بأنَّ أميرة أمرت بنقل أسطول يتألّف من (14) سفينة كبيرة من خان الصين المغولي إلى أبناء عمومتها من خانات إيران، وأنَّ كل سفينة من سفن الأسطول كان لها (4) صوارٍ، إلى جانب صاريين إضافيين يُرفَعان عند الحاجة.[3]

وبالمثل، أشار ابن بطوطة إلى سفن الجنك (Junk) الصينية التي تعود إلى القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي، والتي ترسو في مرفأ كاليكوت، مُبيِّنًا أنَّها تحوي ما بين (3) أشرعة و(12) شراعًا.[4] وهذا يتطابق مع ما أورده نيكولودي كونتي الذي أبحر عام 1420م على متن سفينة ينك فيها ما بين (10) أشرعة و(12) شراعًا؛[5] ما يدلُّ على تطوُّر صناعة السفن من حيث الحجم.

وفي السياق نفسه، يحتوي الأطلس الكتالوني[6] (Catalan Atlas) على رسم لسفن صينية، يُعَدُّ أقدم الرسوم المعروفة حتى الآن، ويعود إلى عام 1375م. ويظهر في الرسم ثلاث سفن، في كلٍّ منها (5) صوارٍ عليها أشرعة طويلة وضيّقة.[7]

---

(1) ليويينغ ، طريق الحرير،ج2، ص153.

(2) Keith, New Lights, p. 123.

(3) بولو، ماركو. رحلات، ص270. ينظر: عبد الشريف. ثقافة الدهو في المحيط الهندي: العالمية والتجارة والإسلام قبل قدوم الأوروبيين، مركز الإمارات للدراسات والبحوث، أبو ظبي، 2013م، ص411. (سيشار إليه لاحقًا بـ: عبد الشريف، الدهو).

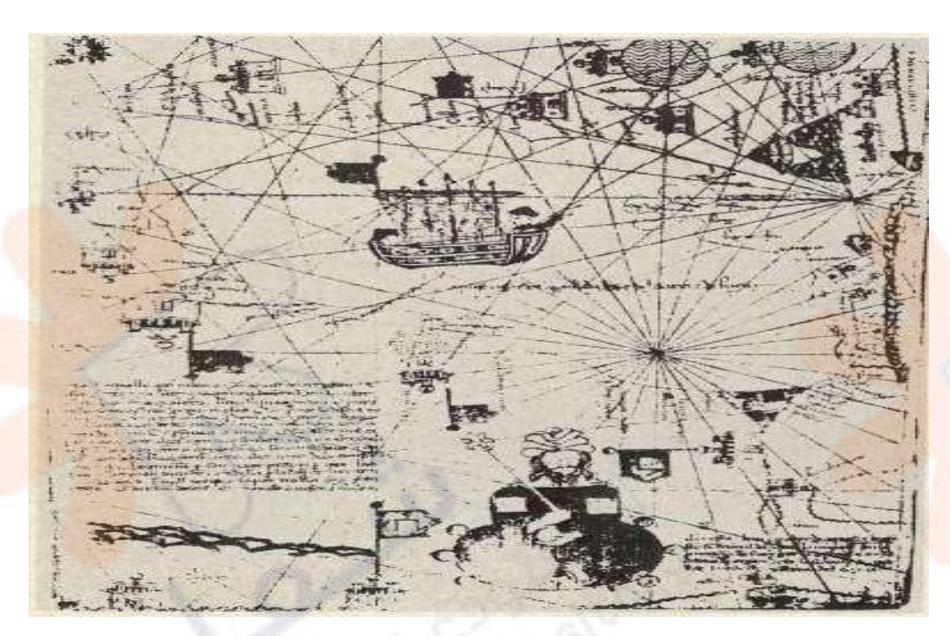
(4) ابن بطوطة، رحلات، ج2، ص484.

(5) أجيوس، السفن الكلاسيكية، ص233، شكل (63).

(6) يحتوي هذا الأطلس على أهم خريطة في زمن العصور الوسطى. وقد رُسِمت هذه الخريطة عام 1375م، وكُتِبت تفاصيلها باللغة الكتالونية. أشرفت مدرسة خرائط مايوركا (Majorcan cartographic school) على طباعة الأطلس الكتالوني، وهو يُنسَب إلى أبراهام كريسكيز، ومحفوظ في المكتبة الوطنية الفرنسية. يتكوَّن هذا الأطلس من ست ورقات من الرقّ، طُوِيت من الوسط، ورُسِمت بألوان مختلفة، إلى جانب الذهب والفضَّة. الرابط الإلكتروني:
https://web.archive.org/web/20150921135539/http://www.britannica.com/topic/Catalan-Atlas (اطُّلِع عليه بتاريخ: 2 تموز (يوليو) 2023م).

(7) Keith, New light, p119.

أمّا نقش سفينة أنغور ثوم[1] (Angkor Thom) أو (Nokor Thom) الموجود على جدران معبد الخمير الرئيس للبوذية (temple Khmer Buddhist) في مدينة أنغور شمال كمبوديا[2] (شكل (9)، فيُظهِر سفينة لها جوف عميق، ومُقدِّمة مُقوَّسة ومُدبَّبة، وعارضة للمُؤخِّرة (transom stern)، و(3) صوارٍ(Three masts)، وعارضة سفلية للسفينة (Keel) ونهايتها (aft) المُمتَدَّة إلى أعلى بوضوح؛ ما يُؤكِّد أنَّها تُشبِه سفينة غوانزو، أو أنَّها مُطابِقة لها.



شكل (9): نقش سفينة أنغور ثوم (Ankor Thom).

(Keith, New Light, P. 121, fig. 2)

2- الفواصل (الحواجز) الخشبية بين جانبي السفينة:

يُستفاد من الفواصل (أو الحواجز) بين جانبي السفينة (Watertight transverse bulkheads) في تدعيم جانبيها من الداخل لتحمُّل ضغط المياه الخارجية، ومنع تسرُّبها إلى داخل السفينة، فضلًا عن تقسيم جوف السفينة (hull) إلى مقصورات أو مناطق (compartments) مُنفصِل بعضها عن بعض، بحيث تحوي كل مقصورة عددًا محدودًا من الركّاب أو البضائع، بمعزل عن غيرها من المقصورات؛ ما يُوفِّر الحماية لها في حال تسرُّب المياه إلى داخل مقصورة ما، أو اندلاع النيران فيها؛ إذ لن تتأثَّر بقية المقصورات بذلك. ومن

(1) تقع في كمبوديا اليوم، وكانت آخر عاصمة لإمبراطورية الخمير.
(2) أُقيم هذا المعبد أواخر القرن الثاني عشر الميلادي، أو مطلع القرن الثالث عشر الميلادي، واعتُمِد معبدًا للدولة أيام الملك جيافا رمان السابع (Jayavarman VII)، وهو يمتاز بزخارفه المُتنوِّعة.

فوائد هذه الفواصل أيضًا، تدعيم هيكل جوف السفينة بصورة كبيرة، بالرغم ممّا يُسبِّبه ذلك من زيادة في وزن السفينة[1].

ومن الأمثلة على السفن التي تحوي فواصل خشبية، السفينة الصينية المعروفة باسم الجنك (الينك) الصيني (Chinese Junk)، والموجودة في مقاطعة فوجيان بجنوب الصين؛ إذ رُكِّب فيها فواصل (أو حواجز) خشبية بين المقصورات (أو الكبائن، مفردها كبينة)؛ منعًا لتسرُّب مياه البحر إلى جميع المقصورات إذا وصلت المياه إلى إحداها، وكذا الحال إذ نشب حريق في مقصورة ما؛ فإنَّ بقية المقصورات لن تتأثَّر بالحريق، وستظلُّ السفينة طافية.[2] وتجدر الإشارة إلى أنَّ هذه التقنية كانت تُستخدَم في السفن العابرة للمحيطات.

3- الهراب (Ship keel):

احتوت كل سفينة من السفن الصينية على هراب (keel) يُشكِّل قاعدة السفينة وسيفها؛ وهو عارضة، أو كتلة خشبية مربعة الشكل، تمتدُّ من مُقدّمة السفينة إلى مُؤخِّرتها، ويستند عليها الجزء السفلي من هيكل السفينة، الذي يكون دائريًّا (أيْ مُقوَّسًا) في كثير من السفن، ويكون على شكل حرف (V) في بقيَّتها؛ ما يساعد على طفو السفينة، وتحمُّلها أمواج البحر العاتية[3].

4- الأحزمة الطولية على امتداد هيكل السفينة (الوايل):

يُقصَد بذلك العوارض الخشبية (الوايل wales) التي توجد على امتداد طول السفينة من الجانبين، وتُحدِّد مع الأضلاع (القوائم الرأسية ribs) المُثبَّتة عليها شكل هيكل السفينة، علمًا بأنَّ بعض هذه الأحزمة (العوارض) تكون تحت مستوى خط الماء، في حين يكون بعضها الآخر عند خط الماء، أو فوق خط الماء.[4]

5- اللوح المركزي، واللوح البديل عن الهراب (Center board and leeboard):

يمتاز اللوح المركزي بشكله المُنبسِط، وبمتانته، ويكون مُثبَّتًا بصورة رأسية في منتصف أسفل المركب (center board) . ويوجد في المُؤخِّرة لوح آخر يمتدُّ رأسيًّا أسفل المُحرِّك (leeboard).تحتوي المراكب الشراعية على كثير من هذه الألواح؛ لاستخدامها بديلًا عن

(1) Keith, New Light, Pp. 121-122. (Keith, New Light: سيشار إليه لاحقًا بـ
(2) Loc. cit.
(3) Keith, ibid, p. 122.
(4) Loc. Cit.

الهراب (keel)، وذلك بعد وضع الألواح (leeboards) معًا في صورة أزواج، ثمَّ وضع كل زوج على أحد جوانب هيكل المركب؛ ما يَحول دون انزلاق المركب نحو اليمين أو اليسار بفعل ضغط الرياح المُؤثِّرة في الصواري، ويعمل على دفعه إلى الأمام. وتُشبِه هذه الألواح كثيرًا اللوح المركزي من حيث الشكل، وتُعَدُّ من الأجزاء المهمة في السفن والمراكب الصينية[1].

6- مُؤخِّرة المركب (Greatest fullness aft):

يوضَع السُّكّان المُزدوَج على المحور الطولي لمُؤخِّرة المركب (aft) عند خط الماء؛ بُغْيَةَ زيادة السرعة، وتحسين القدرة على التحكُّم في قيادة المركب، والمحافظة على اتزانه.[2]

7- الدَّفَّة المحورية (Axial Rudder):

روعي في تصميم الدَّفَّة أنْ تكون مرتفعة أو منخفضة للتكيُّف مع اختلاف عمق المياه تحت المركب، والتناغم مع مقاومة الانجراف الجانبي له. وكذلك روعي في تصميم الدَّفَّة عمل فتحات أو ثقوب لتقليل الجهد المطلوب عند توجيه المركب يمنة ويسرة من دون التأثير سلبًا في أدائها،[3] فضلًا عن وضعها في مكان منخفض جدًّا أسفل قاع المركب، ورفعها عند الاقتراب من المياه الضحلة؛ لكيلا تصطدم بالقاع.

بوجه عام، كانت الدَّفَّة في معظم السفن تُثبَّت بمرابط خشبية مفتوحة؛ ما يسمح لها بحرية الحركة العمودية، باستثناء نوع واحد من السفن، تُثبَّت فيه الدَّفَّة في مكانها الطبيعي، ويُتحكَّم في حركتها عن طريق ربطها بحبال تمرُّ من تحتها، وصولًا إلى الجزء السفلي الأمامي من السفينة الذي يتصل برافعة توجد في المقصورة الأمامية (forecastle).[4] وقد امتازت بعض السفن بوجود دَفَّتين فيها؛ إحداهما جهة اليمين، والأُخرى جهة اليسار، بحيث لو ارتفع جانب السفينة الأيمن عن سطح البحر استمرَّت الدَّفَّة الأُخرى في العمل.[5]

يتبيَّن ممّا سبق أنَّ صناعة السفن الصينية تطوَّرت على نحوٍ يختلف عمّا شهدته سفن العالَم، وبخاصة السفن الأوروبية؛ إذ إنَّها امتازت بقيعان مُسطَّحة، ومقطع عرضي مستطيل

---

(1) Keith, New Lights, p. 122.
(2) Ibid., p. 123.
(3) Loc. cit.
(4) Loc. cit.

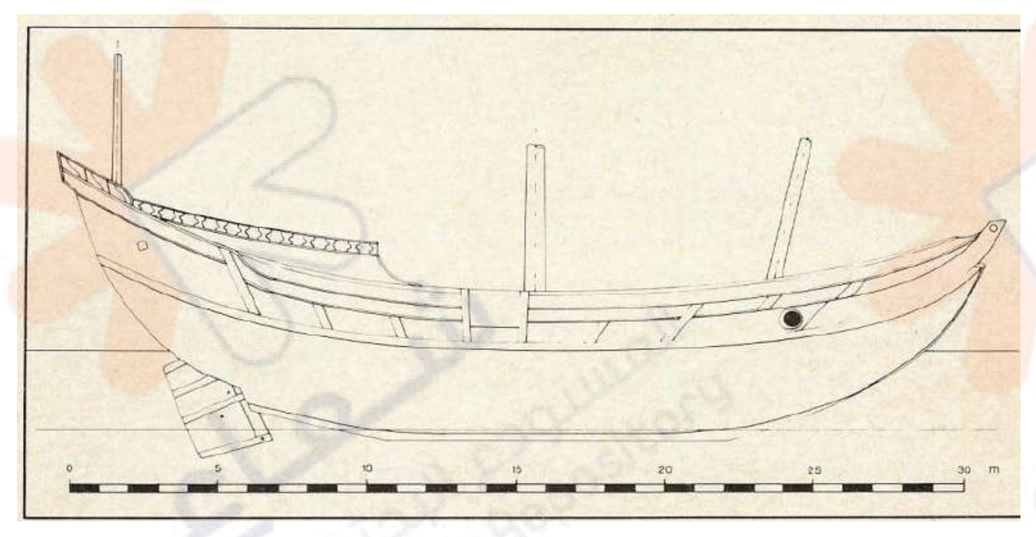
ينظر:

Needham, Joseph. Science and Civilization in China. Vol. 4. Physics and Physical Technology. Part 3. Civil Engineering and Nautic. June 1971. P. 404, Fig. 8.3.

(5) حوراني، العرب والملاحة، ص261.

تقريبًا، وجذع مُستعرَض في المُقدِمة والمُؤخِّرة، ووجود عارضة أو كتلة خشبية مُمتَدَّة من مُقدِمة السفينة إلى مُؤخِّرتها (keel) تُمثِّل قاعدة السفينة أو سيفها من أسفل. وكذلك وجود ألواح الجانبين (strakes)، والأُطر المُثبَّتة بالمسامير أو المشابك الحديدية، والفواصل (الحواجز) التي تُقسِّم جوف السفينة إلى مقصورات (كبائن) تمنع تسرُّب الماء إليها، وكذا توجيه السفينة باستخدام دَفَّة واحدة على محورها؛ أيْ في منتصف مُؤخِّرتها.(1)

وقد أسفرت نتائج البحث الأثري لبقايا هيكل السفينة المغمورة في المياه عن العثور على رافعة الدَّفَّة وجذعها (عمودها) في مُؤخِّرة السفينة من دون العثور على الدَّفَّة نفسها في موقع اكتشافها على شاطئ خليج مدينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou) (شكل (10).



شكل (10): رسم تقريبي لسفينة تشيوانتشو (Quanzhou) استنادًا إلى الأجزاء المُكتشَفة منها.
(Keith, New Light, P. 128, fig. 10)

---
(1) Flecker, Michael. The Archaeological Excavation of the 10th Century Intan Shipwreck. BAR International Series 1047, Archaeopress. Oxford 2002, p. 130.

3.2.2 أنواع السفن الصينية[1]:

يُمكِن تعرُّف أنواع السفن الصينية، وتقنية صناعتها، ومواصفاتها، بناءً على المصادر التاريخية[2]، والمصادر التصويرية[3]، والمصادر الأثرية مُمثَّلةً في السفن الغارقة المُكتشَفة[4]، فضلًا عن تدوينات الرحّالة وكتاباتهم. وهذا ما اعتمدته الدراسة في هذا الجانب، مع تركيزها على المقارنة بين ما ورد في المصادر السابقة، وصولًا إلى النتائج الدقيقة التي تَنشدها.

تختلف السفن الصينية بعضها عن بعض من حيث الشكل، والحجم، والقدرة الاستيعابية للحمولة، حيث تمكَّن الصينيون من بناء سفن ضخمة، مثل سفينة تسانغ التي يبلغ طولها (66) مترًا، وتستوعب نحو (600-700) فرد. وفي مُقابِل ذلك، صُنِعت سفن صينية أُطلِق عليها اسم الصقر؛ نظرًا إلى وجود لوحين عائمين على جانبي السفينة يُشبِهان جناحي الصقر، ويمنعان تسرُّب المياه إلى السفينة، ويعملان - في الوقت نفسه- على تحطيم الأمواج التي تصطدم بالسفينة[5].

وفيما يختصُّ بالمراكب صغيرة الحجم، فقد صنع الصينيون قوارب صغيرة لنقل البضائع بين الموانئ على سواحل بحر فارس؛ إذ كانت البضائع تُحمَّل في قوارب من موانئ محلية في بحر فارس إلى ميناء سيراف، ثمَّ تُشحَن على السفن الصينية التي تبحر خلال طريق الحرير البحري إلى الصين والهند وبلدان المحيط الهندي الأُخرى.

---

(1) Keith, New Light, pp 119-132.
(2) Loc. cit.
(3) Needham, Science and Civilization vol. 4 ،part. 3, fig. 1-2 ،plate CDVIII (408).
(4) https://en.unesco.org/silkroad/silk-road-themes/underwater-heritage/belitung-shipwreck (اطُّلِع عليه بتاريخ: 15 كانون الثاني (يناير) 2023م).
Li, D. Jiang, Z. Guan, J. Chinese Porcelain Found in a Shipwreck on the Seabed off Sinan, Korea. In Chinese translation. No. 2, Southeast Asian Ceramics Society, Singapore 1980. P. 32; Flecker, The Archaeological Excavations, p. 131; Green, J & Kim, Z. G. The SHinan and Wando Sites, Korea: Further Information. International Journal of Nautical Archaeology, Vol. 18 (1) 1989, pp. 33-41. P. 34; Flecker, The Archaeological Excavations, p. 131.
(5) لتعرُّف المزيد عن السفن الصينية وأنواعها وحجومها وغير ذلك، ينظر:
Keith, New Light ,pp 119-132; Needham, Science and Civilization vol. 4 ، part. 3 ،plate. CDVIII; Wake, Christopher, The Great Ocean-Going Ships of Southern China in the Age of Chinese Maritime Voyaging to India, Twelfth to Fifteenth Centuries. International Journal of Maritime History. Vol 9, issue 2; Marco Polo, “The Travels of Marco Polo”, Wordsworth Classics of World Literature. 1997

وبالمُقابِل، كانت بعض السفن الصينية تُستخدَم في تقديم الخدمات، وأداء عديد من المهام الضرورية (اللوجستية)، مثل جلب المياه العذبة من المناطق التي تتوافر فيها، كما في مدينة كولام جنوب غرب الهند التي كانت محطة لإمداد السفن وتزويدها بالمياه العذبة. وفي هذا الجانب، قال سليمان التاجر[1] إنّ السفن الصينية كانت تشتري الماء بثمن أقلّ ممّا تشتريه السفن الأجنبية الأُخرى.[2]

ثمّ كان التطوُّر في تقنيات صناعة السفن الصينية زمن أُسرة سونغ (Song Dynasty)، وذلك وَفقًا لبقايا السفن المُكتشَفة التي تعود إلى عهد هذه الأُسرة، مثل: السفينة الغارقة التي عُثِر عليها عام 1974م في خليج مدينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou) في مقاطعة فوجيان (Fujian)، والسفينة الغارقة التي انتُشِلت عام 1976م في مقاطعة سنان (Sinan) بكوريا الجنوبية[3].

وفي هذا السياق، وصف شو جينغ في كتابه (خريطة زيارة تشوان خه) السفن في مملكة قولي؛ إذ قال: "تتصف السفن التي بُنِيت في عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) بالتوازن، وقاعها (keel) يُشبِه النصل الحادّ".

وبالمثل، أشار الهاجري إلى صناعة السفن الصينية في عهد كلٍّ من أُسرة سونغ (Dynasty Song)، وأُسرة يوان (Yuan Dynasty) (1271-1368م)، مُبيِّنًا أنَّها نالت شهرة بلغت الآفاق، وحظيت بسمعة طيّبة، ولاقت قبولًا واستحسانًا كبيرين؛ نظرًا إلى كِبَر حجمها، ودقَّة تركيبها وبنائها، وجودة هيكلها، ومتانتها، والأهم من ذلك كله مراعاتها شروط الأمان والسلامة العامة.[4]

والشيء نفسه ينطبق على تطوُّر صناعة السفن الصينية في عهد أُسرة مينغ (Ming Dynasty) (1368-1644م)؛ إذ ورد في كتاب (تاريخ أُسرة مينغ: سيرة حياة تشنغ خه) ما نصُّه: "... أنَّ سفينة تشنغ خه (باوتشوان) رقم (63) بلغ طولها (150) مترًا، وعرضها (60) مترًا تقريبًا، وكان عمقها يصل إلى (12) مترًا، وغاطسها إلى (8) أمتار. أمّا أكبر حمولة لباوتشوان في الأسطول فكانت لا تتجاوز (1000) طُنٍّ. كما أنَّ لهذه السفينة تسعة أسوار، وأربعة

---

(1) السيرافي، رحلة، ص26.
(2) ليوبينغ، طريق الحرير، ج2، ص151.
(3) Li, D , Chinese Porcelain , P32; Flecker, The Archaeological Excavations, p. 131; Green, The SHinan, pp34; Flecker, The Archaeological Excavations, p. 131.
(4) الهاجري، علي غانم. تشنغ خه امبراطور البحار الصينية. ط1، الدوحة، دار جامعة حمد بن خليفة:2020م، ص121. (سيشار إليه لاحقًا: الهاجري، تشنغ خه).

سطوح. ومثل هذه السفينة الكبيرة لم تكن موجودة إلّا في الصين آنذاك. وهذا تأكيد على أنَّ الصين سبقت العالَم في بناء السفن ذات الحجم الضخم."[1]

من جانب آخر، يوجد تشابه كبير بين السفن الصينية والسفن الهندية وسفن المحيط الهندي من حيث المواصفات، مع وجود اختلاف في التفاصيل الدقيقة لكلٍّ منها، لا سيَّما أنَّ المواد الخام التي تُصنَع منها السفن في المحيط الهندي تُماثِل نظيراتها في بلاد الصين؛ نظرًا إلى تقارب الثقافات، والبيئات، وأنواع الأشجار. أمّا بالنسبة إلى أسماء السفن فقد تُحدَّد بحسب الوجهة التي تقصدها في الصين، وقد لا تكون هذه السفن بالضرورة من منشأ صيني.

وقد أسفرت نتائج البحث الأثري البحري عن اكتشاف بقايا بعض السفن الصينية الغارقة في المياه؛ إذ عُثِر على حطام سفن صينية أثناء التنقيبات الأثرية البحرية والبَرِّيَّة في الصين[2] وكوريا[3] وتايلند[4]؛ ما أسهم في تقديم رؤية واضحة عن تاريخ صناعة سفن المحيط الهندي وشرق آسيا في العصور الوسطى. غير أنَّ معظم نتائج التنقيبات الأثرية ركَّزت على وصف القطع الأثرية التي عُثِر عليها ضمن حمولة هذه السفن، ولم تحفل كثيرًا بدراسة التقنيات المُستخدَمة في صناعة هذه السفن وتقصّي نوعياتها ومواصفاتها في تلك الحقبة التاريخية.

ففي عام 1976م، عُثِر على حطام سفينة سنان (Sinan Sh) 市南区 في قاع البحر قبالة شواطئ سنان الكورية،[5] وكان فيها نحو (26,8) طُنًّا من الخزف الصيني، إضافةً إلى بعض النقود الصينية النحاسية، وأظهرت أقدم الإشارات المطبوعة على البضائع الخشبية في

(1) نفسه، ص121.

(2) Frost, 1974; Hin & Ng, 1974; Wen Wu Editorial Committee, 1974: no. 10, 1975: no. 10, 1976: no 9, 1977: no. 4).

(3) Keith, New Light.1979.

(4) Brown, R. The Ming Gap and Shipwreck Ceramics in Southeast Asia: Towards a Chronology of Thai Trade Ware. Bangkok, Thailand: Siam Society. 2009; Howitz, P. Two ancient shipwrecks in the Gulf of Thailand: a report on archaeological investigations. Journal of the Siam Society 65(2):1–22.1977.

(5) مقاطعة سنان (تُلفَظ أيضًا: شنان): إحدى مناطق جولا الجنوبية (كوريا الجنوبية اليوم). وهي تتكوَّن من (111) جزيرة مأهولة، و (719) جزيرة غير مأهولة، وعدد الجُزُر فيها يُمثِّل ما نسبته (25٪) من إجمالي الجُزُر في كوريا الجنوبية. ينظر:
https://www.earth.com/image/sinan-county-of-south-korea/
(أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م).

حمولة السفينة أنَّها تعود إلى عام 1323م[1]، في حين أشار التاريخ المُدوَّن على مُنتَجات البورسلان فيها إلى عام 1367م[2].

أمّا بالنسبة إلى حجم السفينة، فقد تبيَّن من الهيكل أنَّ طولها (20) مترًا، وعرضها (10) أمتار (Green and Harper, 1987, p. 2). وأمّا بقاياها فهي: العارضة السفلية (الهراب keel)، و(14) لوحًا (strakes) من ألواح جانب السفينة الأيمن الأمامي (starboard side)، و(6) ألواح لجانب السفينة الأيسر الأمامي (port)، وأجزاء من القوس المُمتَدِّ إلى مُقدِّمتها (transom bow)، وأجزاء من ألواح مُؤخِّرتها (stem).

وكذلك عُثِر على (7) حواجز (bulkheads) تفصل بين المقصورات (الكبائن cabines)، وهي مُثبَّتة بإطارات من جانب، وبدعائم خشبية من الجانب الآخر، وكانت الدعامات مُدبَّبة بحيث اخترقت كل لوح من الألواح الخارجية الجانبية لتثبيت الحواجز في السفينة. وبالمثل، فقد كانت قاعدة الصاري (mast) مُثبَّتة بإطارات على الحواجز الخلفية للسفينة.

وقد لوحِظ أنَّ ألواح جانبي السفينة كانت مُركَّبة بعضها فوق بعض (clinker built)؛ ما يعني أنَّ لكل طرف من أطراف الألواح لسانًا قصيرًا يستند على لسان اللوح الذي يليه. وكذلك لوحِظ على مُقدِّمة السفينة أنَّ الألواح مُثبَّت بعضها بجانب بعض من دون تداخل carvel-built)، وأنَّ الحواجز (أو الفواصل) بين المقصورات (الكبائن) فيها ثقوب لمسامير حديدية.

ويرى علماء الآثار أنَّ السفينة أبحرت من مدينة نينجبو[3] (Ningpo) في الصين، وأنَّها كانت في طريقها إلى كوريا واليابان. غير أنَّ وجود الأواني الخضراء المُرقَّطة باللون البني فيها، وكذلك مُنتَجات (qingbai)، وهي الأواني ذات الزخارف الزرقاء على أرضية بيضاء، يشير إلى احتمال أنَّ السفينة كانت تقصد الفلبين؛ ذلك أنَّ هذه الأنواع من الأواني كانت شائعة في الفلبين، وغير معروفة في اليابان.[4]

ستعرض الدراسة فيما يأتي نوعين من السفن الصينية، كان لهما حضور فاعل ومُؤثِّر في تاريخ البحرية الصينية:

---

(1) Green, , The SHinan ,P. 34; Flecker, The Archaeological Excavations, p. 131.

(2) Li, D. , Chinese Porcelain , P.32; Flecker, The Archaeological Excavations, p. 131.

(3) مدينة رئيسة شبه إقليمية في مقاطعة تشجيانغ (Zhejiang) شمال شرق الصين.

(4) Flecker, The Archaeological Excavations, p. 132.

1- سفن الأسطول الحكومي الصيني بقيادة تشنغ خه (Zheng He):

عُهِد إلى الأميرال تشنغ خه (حجّي محمود شمس الدين بالعربية) (1371-1433م)[1] بمهمة إعداد أسطول بحري ضخم يضمُّ سفنًا كبيرة من نوع جنك (ينك Junk)، ثمَّ قيادته والإشراف عليه. وتنفيذًا لأوامر الإمبراطور يونغلي (Yongle) (1403-1424م)، وهو ثالث أباطرة أُسرة مينغ (Ming Dynasty)، أرسل هذا القائد عددًا من مساعديه إلى المدن الساحلية التي اشتُهِرت بصناعة السفن، مثل: مدينة نانجينغ، ومقاطعة غيانغسو، و تشجيانغ، و فوجيان، و غيانغشي، و هونان؛ لتعرُّف آليَّة العمل في مراكز بناء السفن، وتجهيز الأدوات ذات الصلة ببناء السفن، وتوظيف عدد من العُمّال المَهرة في هذه المهنة. بعد ذلك أنشأ مشاغل (ورشات) لبناء السفن في المدن الآتية: نانجينغ، و تشيقو (تيانجين اليوم)، و قوانغتشو، و مينغتشو (نينغبو اليوم).

وما إنْ تمَّ الانتهاء من بناء السفن، حتى نُظِّمت سبع رحلات تجارية واستكشافية بحرية إلى بلدان مختلفة تقع على سواحل المحيط الهندي، وجنوب آسيا، وإفريقيا، وصولًا إلى منطقة بحر فارس، والبحر الأحمر، ومكَّة المُكرَّمة. وقد استغرقت هذه الرحلات (28) عامًا (1405-1433م)، وكان على متن سفن هذا الأسطول (27-28) ألف فرد.

أمّا حمولة السفينة الواحدة منها فتراوحت بين (15000) طُنٍّ (20000) طُنٍّ، ورُبَّما كان ذلك مُبالَغًا فيه؛ فقد قال أجيوس[2] (Agius) إنَّه لا يُمكِن توفير كمّيات من الخشب بهذا الحجم، وإنَّه حتى في حال توافرها فإنَّ وجود الأشرعة المرتفعة يَحول دون ذلك[3].

تعدَّدت السفن في أسطول تشنغ خه (Zheng He)، وتنوَّعت ما بين سفن كبيرة وأُخرى صغيرة للقيادة، والإمدادات الحيوية (اللوجستية)، والمؤن. وفيما يأتي بيان لذلك:

1. سفينة قيادة الأسطول:

أُطلِق على هذه السفينة اسم الكنز، وقد أُعِدَّت لقائد الأسطول تشنغ خه (Zheng He) ونُوابه، وكان لها (9) أشرعة، طولها (13) مترًا، وعرضها (55) مترًا. وهي تُعَدُّ من أكبر السفن الشراعية الخشبية، ويُمكِنها حمل (450-500) شخص، وتتكوَّن من (3) طوابق، وقد قدَّر نيدهام (Needham) حمولتها بنحو (2500) طُنٍّ[4].

(1) اسمه في الأصل ما سانباو (Ma Sanbao). لتعرُّف المزيد عن حياة تشنغ خه (Zheng He)، ينظر: جرس، حماده محمد. عندما كان المحيط الهندي بحيرة صينية: المستكشف العظيم المسلم تشنغ خه. كاسل الحضارة والتراث، 2019م؛ الهاجري، تشنغ خه إمبراطور البحار الصيني، جامعة حمد بن خليفة، الدوحة، 2020م. (الهاجري، تشنغ خه).

(2) Agius, ibid, P. 223.

(3) الهاجري، تشنغ خه، ص60.

(4) Needham, Science and Civilization, P. 416.

2. **سفن المرافقين من الصفوة:**

خُصِّصت هذه السفن لمرافقي قائد الأسطول، وهم: (60) فردًا من الخصيان المسؤولين عن الحملات، و(5) مُنجِّمين، ومترجمون، وكَتَبة، ومشترون للتحف، ونجّارو السفن، والحدّادون المسؤولون عن المراسي، والطبّاخون. وقد أقلَّت هذه السفن أيضًا نحو (180) طبيبًا، وبعض زعماء الدين من المسلمين والرهبان والبوذيين. وكان فيها مكان خاص للمؤن، مثل الخضراوات والفاكهة، ووُضِع على سطحها أحواض ضخمة من التربة لزراعة الخضراوات والفاكهة.

3. **سفن نقل القوّات:**

اشتملت كل سفينة من هذه السفن على (6) أشرعة، طولها (65) مترًا.

4. **السفن الحربية:**

اشتملت كل سفينة من هذه السفن على (5) أشرعة، طولها (50) مترًا.

5. **زوارق الدورية:**

اشتمل كل زورق من هذه الزوارق على (8) مجاديف، طولها (40) مترًا.

6. **سفن الخيل:**

اشتملت كل سفينة من سفن الخيل على (8) أشرعة، طولها (100) متر، وعرضها (40) مترًا. وقد أُعِدَّت هذه السفن لحمل السلع والإتاوات ومواد إصلاح الأسطول، وكان على متنها بعض الخيّالة.

7. **سفن التموين والخدمات:**

اشتملت كل سفينة من هذه السفن على (7) أشرعة، طولها (80) مترًا، وعرضها (35) مترًا، وكانت مُخصَّصة لحمل مواد التموين الخاصة بأفراد الطاقم.

8. **سفن نقل المياه:**

خُصِّصت هذه السفن لحمل مياه الشرب[1]..

ومن الجدير بالذكر أنَّ هذا الأسطول كان أضخم بكثير من أسطول الإيطالي كريستوفر كولومبوس (Christopher Columbus) (1451-1506م) الذي اتجه غربًا لاكتشاف أمريكا؛ إذ تكوَّن أسطول هذا الأخير من (3) سفن فقط، أكبرها سفينة سانتا ماريا التي بلغ طولها

---

(1) الهاجري، تشنغ خه، ص156-157.

نحو (26) مترًا. وكذلك كان أسطول تشنغ خه أضخم بكثير من أسطول البرتغالي فاسكو دا جاما (Vasco da Gama) (1469-1524م) الذي اتجه شرقًا لاكتشاف كنوز الشرق بأسطول صغير يتألَّف من مراكب شراعية ثنائية الصواري؛ ما يعني أنَّ سفن أسطول تشنغ خه كانت أكبر بنحو (6) مَرّات من مراكب أسطول فاسكو دا جاما، بالرغم من قيام كريستوفر كولومبوس وفاسكو دا جاما برحلتيهما بعد مرور نحو (100) عام على رحلات أسطول تشنغ خه.

2- سفن العامة للتجارة والنقل والمواصلات:

فيما يأتي أشهر أنواع هذه السفن:

1. الجنك (الينك Junk):

الجنك هي من السفن الصينية الكبيرة التي يضمُّ بعضها أكثر من (100) قمرة (جمعها قمرات). وقد اكتشف علماء الآثار الصينيون بقايا هيكل واحدة منها في صيف عام 1974م قرب شاطئ خليج مدينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou) في إقليم فوجيان (Fujian provinc)، وهي تشهد على التقنية المُتطوِّرة في صناعة هذا النوع من السفن زمن أُسرة سونغ (Song Dynasty. وقد خضعت بقايا هيكل السفينة المُكتشَفة[1] لدراسة تحليلية، نُشِرت نتائجها عام 1975م[2].

تحتوي سفينة الجنك على عدد من الأشرعة، والصواري، والمقصورات، وغير ذلك[3]. وقد جاء على ذكرها ووصفها جميعًا عديدٌ من الرحّالة، مثل ماركو بولو (Marco Polo)؛ إذ وصف بدقَّة سفن الجنك الصينية التي كانت تعبر المحيط في القرن الثالث عشر الميلادي، مُبيِّنًا أنَّها صُنِعت من خشب التنوب (fir timber)، وأنَّ لها سطحًا واحدًا على امتدادها، وأنَّ المساحة تحت السطح كانت مُقسَّمة إلى نحو (60) مقصورة (كبينة) صغيرة، وأنَّ عددها محكوم بحجم السفينة، وأنَّ كل كبينة مُخصَّصة لإقامة تاجر واحد[4].

وأضاف ماركو بولو بأنَّ لكل سفينة دَفَّة جيِّدة، و(4) صوارٍ (masts)، إلى جانب عدد كبير من الأشرعة (sails)، وأنَّ بعض السفن لديها فقط صاريان يُرفَعان أو يُخفَّضان بحسب الحاجة. ونوَّه ماركو بولو بأنَّ عدد حواجز المقصورات (bulkheads) في بعض السفن كبيرة

---

(1) Keith, New Light , P. 123.

(2) للاطلاع على الاكتشافات والدراسات المُتعلِّقة بالسفن التي تعود إلى عهد أُسرة سونغ في خليج تشيوانتشو، ينظر: منشورات متحف تاريخ حركة المرور الخارجية في تشيوانتشو بفوجيان، دار نشر المحيط، 1987م.

(3) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص96.

(4) Marco Polo, The Travels, p. 130.

الحجم بلغ (13) حاجزًا مُثبّتًا بإطارات خشبية سميكة؛ لحماية السفينة من الصدمات وتسرُّب المياه، مُبيّنًا أنَّ جانبي كل سفينة كُسِيا من الخارج والداخل بطبقتين من ألواح خشب البلّوط، ثُبّتتا بمسامير حديدية.(1) والظاهر أنَّ هذه الحواجز وُضِعت في البداية على طول امتداد السفينة، ثمَّ جرى بعد ذلك تثبيت الألواح الجانبية بشكل طولي، ثمَّ تثبيت الحواجز على الجانبين بالمسامير.(2)

ومن الرحّالة الذين وصفوا هذا النوع من السفن أيضًا، ابن بطوطة(3) الذي عاصر أواخر عهد أُسرة يوان (Yuan Dynasty)؛ إذ قال إنَّ: "بها اثني عشر قلعًا (الجمع قلاع)، وأطلق عليها أيضًا أسماء قمرة، مصرية، كبينة، مقصورة، خانة، وخلية، في دونها (أقلِّها) ثلاثة، وقلاعها، أو قمراتها (مبنية) من قضبان الخيزران، ومنسوجة كالحُصُر لا تحط (لا تخرب) أبدًا، ويديرونها حسب دورات الريح. وإذا أرسوها تركوها واقفة في مَهَبِّ الريح. ويخدم في المركب ألف رجل، منهم البحرية ستمائة، ومنهم أربعمائة من المقاتلة، من الرماة، وأصحاب الدرق،(4) والجرخية.(5) ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة مراكب صغيرة، ولا تُصنَع هذه المراكب إلّا في مدينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou)، وهي صين الصين أو صين كلان،(6) حيث يبنون في البداية حائطين (جانبين) من الخشب، يصلون بينهما بخشب ضخام جدًّا، موصولة بالعرض والطول، باستخدام مسامير ضخام، يصل طول المسمار منها إلى ثلاث أذرع.(7) فإذا التأم الحائطان (انتهوا منهما) صنعوا (وضعوا) أعلاهما فرش سطح السفينة، ثمَّ يدفعون السفينة إلى

---

(1) Flecker, The Archaeological Excavations, p. 131.

(2) Loc. cit.

(3) ابن بطوطة، الرحلة، ص 376-377.

(4) **الدرق:** المقاتلون حاملو التروس.

(5) **الجرخية:** هم الذين يرمون بالنفط. ابن بطوطة، الرحلة، ج2، ص 407.

(6) مدينة صين الصين أو صين كلان هي نفسها مدينة خانفو تشوانتشو (الزيتون) (Quanzhou) وبالصينية ((广州))، كانت من أشهر مدن الصين، وهي تُسمّى في الفارسية شين وماشين، وقصبتها الكبرى مدينة تاجه التي يخترقها نهر تاجه، وفيها التُّجّار المسلمون ودار الملك، ولها من المدن على ساحل بحر المهراج الشمالي أربع مدن، وهي: كله، ولاروى، ومهراج، وبلهور. تتصل هذه المملكة بأبواب الصين؛ وهي جبال وعقبات لا مسلك لأحد فيها إلّا بصعوبة، ولها مجاز عليه باب وحُرّاس. يُصنَع في مدينة كلان أشهر أنواع المراكب الصينية، وأشهر أنواع الفخار الصيني من تراب جبال في المدينة، وهي تُعَدُّ من أهم المدن لغناها بالموارد الاقتصادية المُتنوِّعة. الطائي، سعاد هادي، مدينة كلان، أو " صين الصين". ينظر:
https://portal.arid.my/ar-LY/Posts/Details/bca50dd9-7c11-4313-8350-c0e96b6dad52?t=مدينة-كلان،-أو---صين-الصين- -

(7) **الذراع:** وحدة قياس للطول والمساحة، ولها أنواع عِدَّة في الإسلام تبعًا للبلد، والشيء الذي سيقاس. فمثلًا، الذراع في منطقة بحر فارس تُسمّى أيضًا الحيز، ولها فرعان: الذراع الشرعي، وهو (49.87)، والذراع الأصفهاني، وهو (81.63). لتعرُّف المزيد عن تاريخ المكاييل والأوزان والمقاييس الإسلامية، (هنتس، فالتر. المكاييل والأوزان والمقاييس، ترجمة: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمّان، 1970م، ص83-93.).

البحر لإتمام الأعمال المُتبقِّية من هيكل السفينة. وعلى جوانب المركب تكون مجاديفهم، وهي كبار كالصواري، يجتمع على أحدها العشرة، والخمسة عشر يُجدِّفون وقوفًا على أقدامهم." [1].

وفي موضع آخر من رحلته، ذكر ابن بطوطة أنَّ" "الجنك فيه نحو عشرين مجدافًا كبارًا كالصواري، يجتمع على المجاديف ثلاثون رجلًا أو نحوهم، ويقومون قيامًا في صفَّين، كل صفٍّ يقابل الآخر"[2].

وقد بيَّن ابن بطوطة[3] أنَّ هذه السفينة لا تُخاط، وإنَّما تُدَقُّ بالمسامير، وأنَّها تُدار بحسب دوران الرياح.[4] أمّا قاع السفينة فيضمُّ ألواحًا خشبيةً مُزدوَجةً، بعضها مُصفَّح، ولها (13) دعامة عازلة للماء، بحيث لو ثَقَبَ السفينةَ صخرٌ أو حوتٌ، أمكن عزل التسرُّب، وسَدُّ مكانه. وكذلك تُسَدُّ الفواصل بين الألواح في السفن الصينية خاصة باستخدام الرامي[5] (ramie) المُتوافِر فيها، والجير (lime)، وزيت التونغ[6] (oil) [7] (tung).

وأمّا السفينة نفسها فتضمُّ (4) طوابق، يحوي كلٌّ منها عددًا من الغرف العامة والخاصة، وتُزرَع الخضراوات والفاكهة في الأحواض الخشبية على سطح السفينة، وتُربَط مجاديف السفينة بسلسلتين ضخمتين، ويتولّى (30) رجلًا أو نحوهم التجديف بها في صفَّين [8].

---

(1) ابن بطوطة، الرحلة، ص 376-377.

(2) ابن بطوطة، الرحلة، ص376-377. يختلف عدد المجاديف تبعًا لاختلاف حجم السفينة، ومقدار الحمولة، وهدف الرحلة. فمثلًا، إذا كان مقدار الحمولة قليلًا، فلا حاجة إلى عدد كبير من المجاديف.

(3) ابن بطوطة، الرحلة، ص376-377، 413؛ عثمان، تجارة المحيط، ص101.

(4) نفسه، ص101.

(5) نوع من النباتات التي تنمو في الصين، وتُستخدَم فيها منذ قرون عِدَّة. وقد كان المزارعون في الصين القديمة يستخدمون ألياف هذا النبات في نسج الملابس، وهو يُعرَف في الصين باسم (苎麻 zhu ma). وبالمثل، فقد استخدم المصريون القدامى قماشه في تغليف المومياء، وهو يُشبِه قماش الكتّان القديم، إلّا أنَّ مقاومة هذا النبات للبكتيريا والعفن يجعله مناسبًا لتغليف المومياء. لتعرُّف المزيد عن هذا النبات، ينظر: Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "ramie". Encyclopedia Britannica, 25 Mar. 2021, https://www.britannica.com/plant/ramie اطُّلِع عليه بتاريخ: 5 حزيران (يونيو) 2023م.

(6) يُسمّى أيضًا زيت الخشب الصيني، وهو يُستخرَج من عصر بذور جوز شجرة تونغ (Vernicia fordii)، ويمتاز بالتصلُّب عند تعرُّضه للهواء، ويكون الطلاء الناتج منه شفّافًا ولامعًا، ويُستخدَم غالبًا في الصناعات الخشبية بمراحلها النهائية، حيث يبدو أشبه بطبقة بلاستيكية تحمي الخشب. تنمو شجرة زيت التونغ في جنوب الصين، وكانت تُزرَع في هذه المنطقة لاستخراج زيت التونغ. وخلال عهد أُسرة سونغ (Song)، استُخدِم هذا الزيت لمنع تسرُّب المياه داخل السفن . لتعرُّف المزيد عن هذا الزيت، ينظر: Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "tung oil". Encyclopedia Britannica, 4 Jun. 2013, https://www.britannica.com/topic/tung-oil، (اطُّلِع عليه بتاريخ: 5 حزيران (يونيو) 2023م)

(7) لتعرُّف المزيد عن سفينة الجنك. عثمان، تجارة المحيط، ص101.

(8) ابن بطوطة، الرحلة، 413. عثمان، تجارة المحيط، ص101.

وأوضح ابن بطوطة أنَّ سفن الجنك تتكوَّن من (4) ظهور (سطوح، أو طوابق)، يحتوي كلٌّ منها على منازل، ومصارٍ،[1] وغرف للتُّجّار مُغلَقة؛ أيْ مستقل بعضها عن بعض حفاظًا على الخصوصية، ولدى كل شخص فيها (مالك أو مستأجر) مفتاح لها، وكان التُّجّار يقيمون فيها مع أهليهم.

والمصرية (جمعها مصارٍ) هي كالبيوت والسنداس، وفيها يقيم التاجر ومَنْ يرافقه مِنْ جوارٍ ونساء، حيث يحظى بالخصوصية فيها، ولا يعرف عنه مَنْ في المركب شيئًا حتى يلتقيا عند وصولهما البلاد. أمّا البحرية (أو البَحّارة) فكانوا يسكنون في المصرية مع أولادهم، ويزرعون الخضر والبقول والزنجبيل في أحواض من الخشب،[2] ورُبَّما كانت المصاري أعلى درجة وأفخم من الغرف.[3]

كانت سفينة الجنك تُصنَع أساسًا من خشب الكافور (camphor)، والصنوبر (pine)، والتنوب (fir timber)، بعد تجميعها باستخدام أدوات النجارة التقليدية، والتقنيات المُتعارَف عليها من حيث ربط الألواح بعضها ببعض. وبمرور الزمن، قلَّ الطلب كثيرًا على سفن الجنك الصينية إلى أنِ استُبدِل بها سفن ذات هياكل معدنية[4].

وممّا يُؤكِّد أهمية سفن الجنك الصينية، وكثرة استخدامها في حقبة من الحقب، الاكتشاف البحري الأبرز في صيف عام 1974م؛ إذ عثر فريق من علماء الآثار الصينيين على بقايا هيكل سفينة تعود إلى عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty)، وذلك على عمق (2,30) متر في طين البحر قرب شاطئ خليج تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou) في إقليم فوجيان (Fujian province)، وفي موقع كان يومًا ما قناة مائية صغيرة. وبعد دراسة بقايا حطام هذه السفينة،[5] (شكل 11) نُشِرت نتائج الدراسة عام 1975م[6] في مجلَّة (Chinese archaeological journal).

---

(1) مفردها مصرية. وقد ورد هذا الاسم بألفاظ مختلفة، مثل: كبائن ومفردها كبينة، ومقصورات ومفردها مقصورة، وقمرات ومفردها قمرة، وخانات ومفردها خانة، وخلايا ومفردها خلية، وقلاع ومفردها قلعة.

(2) ابن بطوطة، الرحلة، ص377.

(3) عثمان، تجارة المحيط، ص101-104.

(4) Keith, New Light ,. P. 123.

(5) Ibid ,P.. 123.

(6) تم نشر نتائج التنقيبات الأثرية لاستخراج حطام هذه السفينة بتاريخ 1975م، ينظر التفاصيل في: Chinese archaeological journal *Wen Wu* 1975: no. 10, pp. 1-34.



شكل (11): بقايا سفينة الجنك (Junk) قرب شاطئ خليج مدينة خانفو (الزيتون Quanzhou).
(Keith & Buys, New Light. P. 128, fig. 9; Chinese archaeological journal Wen Wu 1975: no. 10, pl. 1)

وفيما يأتي إجمال لِما جاء فيها:[1]
عُثِر في حطام السفينة على (504) عملات نقدية نحاسية سُكَّت في عهد أُسرة سونغ الجنوبية (Southern Song Dynasty) (1127-1279م تقريبًا)، وقد ضُرِبت أحدث قطعة منها في السنة السابعة من حكم هسين شون (Hsien-Shun)؛ أيْ عام 1272م.[2] ويعتقد علماء الآثار أنَّ السفينة قد تحطَّمت بعد وقت قصير من هذا التاريخ.

تمكَّن فريق البحث الأثري من الكشف عمّا تبقّى من هيكل السفينة، وهو النصف السفلي من الهيكل؛ أيِ الجزء المُلامِس لمستوى سطح الماء حتى قاعدة السفينة؛ ما مكَّن أفراد الفريق من تعرُّف الأبعاد الأصلية الإجمالية للسفينة. فقد تبيَّن لهم - بعد إعادة بنائها- أنَّ طولها (34.60) مترًا، وعرضها (9.82) أمتار، وعمقها (3.0) أمتار، وحمولتها (374.4) طُنًّا.[3] وهذا يعني أنَّها كانت سفينة كبيرة مثل أيَّة سفينة تجارية معروفة في الغرب الأوروبي آنذاك[4]. أمّا أهم مواصفات هيكل هذه السفينة فكانت مُقدِّمتها ذات القوس المُدبَّب، وقاعها العميق الذي أخذ شكل

---

(1) Keith, New Light, p. 123-131.
لتعرُّف الاكتشافات والدراسات المُتعلِّقة بالسفن التي تعود إلى عهد أُسرة سونغ في خليج تشيوانتشو، ينظر: منشورات متحف تاريخ حركة المرور الخارجية في تشيوانتشو بفوجيان، دار نشر المحيط، 1987م.

(2) Flecker, Michael. Archaeological excavation, p. 132-133. Fig. 8.4; Green, J & Harper, R. The Maritime Archaeology of Shipwrecks and Ceramics in Southeast Asia and The Ko Si Chang Three Shipwreck Excavation 1986. Australian Institute for Maritime Archaeology, Special Publication, No. 4. 1987, p. 2.
ينظر أيضاً: عثمان، تجارة المحيط، ص94.

(3) Flecker, Michael. Archaeological excavation, p. 2.

(4) Loc. cit.

حرف (V)، وكذلك دَفَّتها[1] التي كانت من النوع المُتطوِّر في ذلك الزمن.[2] وبقايا هذه السفينة معروضة في المتحف البحري لمدينة تشيوانتشو (الزيتون) (شكل 12).



شكل (12): بقايا السفينة المُكتشَفة على شاطئ خليج مدينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou)، في جناح خاص بمتحف تشيوانتشو البحري (Quanzhou Maritime Museum).
https://www.flickr.com/photos/meckleychina/421997682/in/photostream)

وفي سياق مُتَّصِل، لاحظ ماركو بولو (Marco Polo) أثناء زيارته ميناء غوانزو (كانتون Guangzhou) أنَّ جوانب السفن الصينية كانت مُغلَّفة بطبقتين (أو قشرتين) من الألواح (strakes)، ثمَّ أُضيفت إليها طبقة ثالثة عند صيانتها وإصلاحها.[3] وهذا يعني أنَّ سفينة تشيوانتشو (الزيتون) الأثرية كانت في البداية مَكسوَّة من جانبيها بطبقتين من الألواح في المستوى السفلي، و(3) طبقات من الألواح في المستوى العلوي الذي وصفناه.

يُذكَر أنَّ هذه السفينة كانت تحتوي على وايل واحد (Wale) عند مستوى خط المياه[4]. أمّا عدد فواصلها (حواجزها bulkheads) الخشبية في الجوف فبلغ (12) فاصلًا، وكان لها إطارات (أو براويز) مُثبَّتة بالبناء الداخلي للسفينة، وتراوح سُمْكها بين (10) سم و(12) سم، وقد

(1) تكون الدَّفَّة في مُؤخِّرة السفينة، وتعمل على توجيهها يمنة أو يسرة.

(2) Flecker, ibid, p. 2

(3) Marco Polo, I, 354- 355 and 370

(4) الوايل (wale): عارضة أو كتلة خشبية تمتدُّ على طول امتداد السفينة، وتكون على جانبيها، وهي عادة أكثر سُمْكًا من الألواح الأُخرى التي تُغطِّي الجانبين (strakes)، وتكون بارزة عنها. يوضَع الوايل في مكان مُحدَّد لحماية بدن السفينة من الصدمات، ومنح البدن - في الوقت نفسه- قوَّة وصلابة.

قسَّمت جوف السفينة إلى (13) مقصورة[1] (أو كبينة (cabin)، جمعها كبائن) مُنفصِلة (شكل 11، و ملحق 1)[2].

/

وأمّا بالنسبة إلى الصواري فقد كانت قاعدة الصاري الأمامي الرئيس (الدقل) مُثبَّتة بمنتصف المقصورة (الكبينة) الأولى، فوق قاعدة السفينة (Keel)؛ أيْ في مكان مُحكَم وسط محور السفينة الأمامي، ويبدو أنَّ قاعدة صارٍ (دقل) آخر أصغر منها كانت مُثبَّتة بالمقصورة السادسة[3].

خلاصة القول أنَّ اكتشاف بقايا سفينة تشيوانتشو (الزيتون Guangzhou) يُعَدُّ دليلًا ساطعًا على رسوخ تقاليد صناعة السفن في الصين؛ ذلك أنَّها لم تكن مُوثَّقة بشكل كافٍ في المراجع الأدبية، ولم يتمَّ رسمها أو تصويرها على نحوٍ واضح.

وتجدر الإشارة إلى وجود نموذج لسفينة صينية في المتحف الوطني العُماني، فقد أهدت مؤسسة (Calouste Gulbenkian) البرتغالية وزارة الثقافة والتراث في سلطنة عُمان نموذجًا لسفينة تجارية صينية تُشبِه تلك التي يعود تاريخها إلى القرن الخامس عشر الميلادي. وهذا النموذج معروض اليوم في قاعة أرض اللبان (Land of Frankincense) في المتحف الوطني العُماني. ومن المُلاحَظ أنَّ هذا النموذج يُشبِه في تصميمه سفينة يعود تاريخها إلى زمن الأدميرال تشنغ هي (Zheng He) في عهد أُسرة مينغ (Ming)، الذي قاد أكبر أسطول من السفن في عصره، سواء في بحار آسيا، أو المحيط الهندي، أو الساحل الشرقي لإفريقيا؛ إذ بلغ قوام هذا الأسطول نحو (30) ألف رجل[4].

صُنِع هذا النموذج من خشب البتولا (Birch wood)، وصُنِع الهيكل من الخشب الرقائقي البحري (Maritime plywood)، وصُنِعت بعض الصواري من الكتّان، وصُنِع بعضها الآخر من الخشب، في حين كانت الأشرعة من قماش، والمدفعية من معدن. أمّا مقياس

---

(1) ذكرنا أنَّ لها أسماء مختلفة في المصادر والمراجع، مثل: مصرية وجمعها مصارٍ، وخانة وجمعها خانات، وخلية وجمعها خلايا، وقلعة وجمعها قلاع، وقمرة وجمعها قمرات، وكُوَّة وجمعها كُوّات، وحاوية وجمعها حاويات.

(2) Keith, New Light, p. 129, fig. 12.

(3) Loc. cit.

(4) لتعرُّف المزيد عن نموذج هذه السفينة، ينظر: Montalvao, Carlos. Chinese Junk. https://shiplib.org/index.php/ship-models/ship-models-2/carlos-montalvao/carlos-montavao-junk/

الرسم لهذا النموذج فكان 30/1، وجاء الطول بنحو (2,40) من المتر، والارتفاع (1,45) من المتر.

2. الزَّو[1]:

الزَّو سفينة صينية أشار إليها ابن بطوطة[2] في معرض حديثه عن مراكب الصين؛ إذ قال: "... ومراكب الصين ثلاثة أصناف: الكبار منها تُسمّى الجنوك (junks) (مفردها جنك، أو ينك)، والمُتوسّطة تُسمّى الزَّو، والصغار يُسمّى إحداها الكَكَم."[3] وقال في موضع آخر: "... ومراكب الصين ثلاثة أصناف: الكبار منها تُسمّى الجنوك، واحدها جنك، بجيم معقود مضموم ونون ساكن، والمُتوسّطة تُسمّى الزَّو، بفتح الزاي والواو، والصغار يُسمّى أحدها الكَكَم، بكافين مفتوحين. ويكون في المركب الكبير منها اثنا عشر قلعًا، فما دونها إلى ثلاثة، وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة كالحُصُر، لا تحط أبدًا، ويديرونها بحسب دوران الريح، وإذا أرسوا تركوها واقفة في مَهَبِّ الريح".

3. الكَكَم:

أشار ابن بطوطة[4] إلى هذا النوع من السفن حين صنَّف مراكب الصين إلى ثلاثة أنواع، وذكر منها الكَكَم، وهي أصغر من سفينة الجنك التي تُعَدُّ أكبر السفن الصينية. غير أنَّ ابن بطوطة لم يتناولها بالوصف والشرح، وإنَّما اكتفى بالإشارة إليها إشارة عابرة، ولكنْ يُمكِننا تخيُّل هيئتها من روايته تلك؛ إذ يبدو أنَّها لا تختلف عن المراكب الكبيرة من حيث الحجم، لا سيَّما أنَّها تحتوي على صارٍ. والظاهر أنَّ المسافرين والتُّجّار كانوا يُفضِّلون الجنك، كما يتضح من قوله: "... إنَّه ليحصل على مصرية مناسبة بالجنك؛ لأنَّه امتلأ بالمسافرين، وطلب من الناخداة (أيِ النوخذة؛ وهو قائد السفينة) أنْ يبحث له عن مصرية (تُسمّى أيضًا قمرة وجمعها قمرات، وخلية وجمعها

---

(1) ابن بطوطة، الرحلة، مجلد 4، طبعة أكاديمية المملكة المغربية. ينظر النسخة الإلكترونية في الرابط التالي: https://ketabonline.com/ar/books/1041/read?part=4&page=871&index=691888/691889/691919

ذكر عثمان أنَّ الزَّو يأتي بمعنى القارب، وأنَّ العرب تقول لكل مفرد (تو)، ولكل زوج (زَو). والزَّو هما القرينان من السفن وغيرها. وجاء زَوا إذا جاء هو وصاحبه. (عثمان، تجارة المحيط، ص260، هامش 96).

(2) ابن بطوطة، الرحلة، ص376-377.

(3) عثمان، تجارة المحيط، ص104.

(4) ابن بطوطة، الرحلة، ص377-378.

خلايا، وكُوَّة وجمعها كُوّات، وقلعة وجمعها قلاع، ومقصورة وجمعها مقصورات) واسعة، فأخبره أنَّه لا يوجد إلّا بالكَكَم مصارٍ (مفردها مصرية) خالية"[1].

4. مواصفات السفن الصينية:

لم تتوافر في أرشيف المصادر التاريخية معلومات كافية عن الأبعاد الكلية لمواصفات السفن الصينية من حيث سعة حمولتها في زمن ما قبل عهد تشينغ (Qing)، لكنَّ بعضها أصبح معروفًا[2]عن طريق مُدوَّنات تعود إلى القرن الثاني عشر الميلادي في المقاطعات البحرية لجنوب الصين.[3] ومن ذلك: معرفة القدرة الاستيعابية للسفينة وَفق المقياس الصيني الذي عُرِف باسم هو (hu)[4] أو (bushel)، وكان يساوي (66.4) لترًا في عهد أُسرة سونغ (Song). ومعرفة أنَّ حجم سفن الجنك[5] (Junk) العابرة للمحيطات في عهد أُسرة سونغ (Song) أكبر بمَرّات عِدَّة من الحجم العام للسفن الصينية المحلية آنذاك (في القرن الثاني عشر الميلادي)؛ إذ بلغت مساحة سفينة الجنك (10000) هو (Hu)؛ ما يعني أنَّ حمولتها قد تصل إلى (1400) طُنٍّ.[6] وهذا محكوم - كما هو معلوم- بالحجم؛ إذ يختلف حجم السفن الصينية تبعًا لاختلاف وظائفها.[7]

وبالعودة إلى السفينة المُكتشَفة في خليج تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou)، التي غرقت عام 1280م تقريبًا، وعُثِر عليها عام 1974م؛ فقد أظهرت بقاياها وجود (3) أشرعة للسفينة، طولها (43.4) مترًا، وطول عمودها (9.84) أمتار، وغاطس (draught) عمقه (3) أمتار. وتشير بقايا السلع فيها (مثل: الفلفل، والتوابل المستوردة من جنوب شرق آسيا) إلى أنَّها سفينة

---

(1) عثمان، تجارة المحيط، ص108-109.

(2) ينظر المرجع التالي على سبيل المثال:

Yang, Wuquan (ed.), Zhou Qufei (author), Lingwai daida jiaozhu 岭外代答校注 (Annotations on “Notes from the Land Beyond the Passes”), Beijing: Zhonghua Shuju,1999.

(3) Christopher, The Great, p. 58-59, footnote 23.

(4) وحدة سعة (حجم) تساوي (13,6)كجم، أو (19.3) لترًا تقريبًا. وقد اختلف مقدار هذه الوحدة على مَرّ القرون، فكان - فمثلًا- أيام أُسرة تانغ (Tang) يساوي (59.4) لترًا، وأيام أُسرة سونغ (Song) يساوي (66.4) لترًا، وأيام أُسرة يوان (Yuan) يساوي (94.8) لترًا. لتعرُّف المزيد عن تاريخ الأوزان والمقاييس الصينية، ينظر:

Wu Chengluo, Zhongguo Duliangheng Shi. History of Chinese Weights and Measures, 2nd ed., Shanghai, 1937, pp. 70-74; Jung-pang Lo. China as a Sea Power, Bruce A. Elleman (Editor), NUS Press 2012, pp. 547-549. https://www.jstor.org/stable/j.ctv1qv39k أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م،

(5) نوع من السفن الصينية التجارية، ويعني هذا الاسم حرفيًّا عند الصينيين السفن الأجنبية، ويُقصَد بها السفن التي كانت تُبحِر إلى البلاد الأجنبية. وبالمُقابِل، أطلق الرحّالة على السفن العربية الراسية في ميناء سيراف وموانئ بحر فارس اسم السفن الصينية. لتعرُّف المزيد عن ذلك، ينظر:

Needham, Science and Civilization, Vol. 4, part 3, 645-646.

(6) Christopher, The Great, p. 58.

(7) Ibid., p. 59 ؛ عثمان، تجارة المحيط، ص58.

تجارية، وأنَّ سعة حمولتها تبلغ (325) مترًا مكعبًا، وأنَّها قادرة على حمل نحو (230) طُنًّا؛ ما يعني أنَّها أصغر في حجمها من سفن تجارية أُخرى، مثل سفينة الجنك (Junk) [1].

وتجدر الإشارة إلى أنَّ ماركو بولو[2] (Marco Polo) قد شاهد مثل هذه السفينة في ميناء غوانزو (كانتون Guangzhou)، وذلك في وقت لاحق لزمن تأريخ سفينة تشيوانتشو (الزيتون) الغارقة بسنوات قليلة، مُبيِّنًا أنَّ لتلك السفينة (4) صوارٍ (masts)، مع وجود قواعد لصاريين إضافيين، وأنَّ ارتفاع غاطسها (draught)[3] يتجاوز (6) أمتار[4].

والظاهر أنَّ سفينة خليج تشيوانتشو (الزيتون) هي من السفن مُتوسِّطة الحمولة، قياسًا لحمولة بعض السفن الصينية التي وصلت حمولتها إلى (2000) طُنٍّ[5].

من جانب آخر، ذكر أجيوس (Agius) [(6)] أنَّه شاهد أثناء زياراته الميدانية لجمع المعلومات في منطقة بحر فارس سفنًا كويتيةً من نوع البغلة، وسفنًا عُمانيةً من نوع الغنجة تعود إلى القرن التاسع عشر الميلادي، وهي سفن قلَّما تزيد على (600) طُنٍّ.

خلاصة القول أنَّ مُعدَّل طول أكبر سفينة جنك (ينك) صينية هو (60-76) مترًا تقريبًا، وأنَّ حمولتها تصل إلى (700) طُنٍّ، وأنَّ سفن المحيط الهندي المَخيطة (الأكثر انتشارًا في القرون الوسطى؛ أيْ قبل عام 1500م) رُبَّما لم يكن يتجاوز طولها (100) قدم (أيْ 30.48 مترًا)، وأنَّ أقصى حمولة لها هي (300) طُنٍّ. ولا شكَّ أنَّه من الصعب تحديد ذلك، لكنَّ مصدرًا صينيًّا أفاد بأنَّ التُّجّار الفُرْس والعرب كانوا يركبون سفن الجنك (الينك) الصينية حين تكون وجهتهم البحرية إلى ما وراء سريلانكا. وقد حدث أنْ أبحر كلٌّ من المسعودي (ت: 345هـ/ 956-967م)، وابن بطوطة (ت: 779هـ/ 1377م) إلى الصين على متن سفن صينية[7].

---

(1) Keith, New Light, p. .124-123

(2) Marco Polo, I, 354- 355 and 370

(3) **الغاطس:** الجزء السفلي من السفينة (keel)، الذي يقاس ارتفاعه من تحت العارضة السفلية للسفينة حتى خط المياه.

(4) Christopher. The Great, p. 62-63. https://archive.org/details/wake-1997-the-great-ocean-going-ships-of-southern-china/mode/1up (اطُّلِع عليه بتاريخ: 2 نيسان (أبريل) 2023م).
لتعرُّف المزيد عن سفينة غوانزو (كانتون Guangzhou)، ينظر:
Flecker, Michael. Archaeological excavation of the 10th Century Intan Shipwreck. BAR International 1047, 2002, p. 132-133. Fig. 8.4; Green, J & Harper, R, Three Shipwreck Excavation ,1986, p. 2.

(5) عثمان، تجارة المحيط، ص94؛ ميشيل مولات. المسالك البحرية للاتصالات الثقافية في المحيط الهندي، ترجمة: محمد جلال عباس، عدد 55، 1981-1982م، ص9.

(6) أجيوس، السفن الكلاسيكية، ص236.

(7) أجيوس، السفن الكلاسيكية، ص236.

لم تكن الطاقة الاستيعابية للسفن الصغرى المرافقة لسفينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou) كبيرة؛ إذ قُدِّرت حمولتها من البضائع بنحو (1000) كيس (أو زكيبة، وجمعها زكائب) من الفلفل[1] (sportas). وهذا ما أكَّده ماركو بولو (Marco Polo) حين قال إنَّ السفن الصغرى التي تُبحِر مع السفن الكبيرة هي سفن مُتعدِّدة الحجوم، وأنَّ سعتها القصوى لا تتجاوز (1000) سبورتاس (sportas)، وأنَّ لها غاطسًا أكبرَ قليلًا من ذلك. أمّا السفن الأُخرى التي يُماثِل حجمها حجم سفينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou) فيُمكِن لكلٍّ منها حمل نحو (300) طُنٍّ، وهو ما يُعادِل تحميل (1000) كيس من الفلفل، فيما يُعَدُّ مقياسًا معروفًا للمساحة والوزن آنذاك، سواء أكان للفلفل أم لغيره من البضائع، وهو يُعادِل (225) كجم[2].

كانت تُبحِر مع سفينة تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou)[3] سفنٌ تكبرها حجمًا. ويُمكِن ملاحظة ذلك في جزأي دَقَّة سفينة الكنز التي وُضِعت تحت تصرُّف الأدميرال تشنغ خه (Zheng He)، وهما الجزءان اللذان عُثِر عليهما في منطقة نياجيان (Nanjing) الصينية عام 2005م، في موقع حوض السفن في باوشوان (Baochuan Shipyard) الذي كان يومًا ما مُخصَّصًا لصناعة السفن.[4] ويعود تاريخ هذا الموقع إلى العام الثالث من عهد الإمبراطور يونغل (Yongle) (1360-1424م)، وهو موقع خاص ببناء السفن التي استخدمها تشنغ خه في رحلاته السبع لاستكشاف المحيط الهندي، وزار في بعضها العديد من المناطق في جنوب آسيا، والشرق الأوسط، والقرن الإفريقي.[5]

---

(1) كل كيس فلفل (زكيبة) يتسع لنحو (225) كغ، وقد عُدَّ ذلك وحدة وزن معمول بها، مثلما نقول اليوم: حصان؛ للدلالة على قوَّة المَكِنات والآلات.

(2) لمزيد من التفاصيل، أنظر:

Wright, Thomas " The Travels of Marco Polo, the Venetian", Sagwan Press: Aug. 21 2015)

(اطُّلِع عليه بتاريخ: 4 نيسان (أبريل) 2023م).

(3) لتعرُّف المزيد عن هذه السفينة، ينظر: Keith,. New Light. P. 123.

تم نشر نتائج التنقيبات الأثرية لاستخراج حطام هذه السفينة لأول مرة بتاريخ 1975م، ينظر التفاصيل في:

Chinese archaeological journal *Wen Wu* 1975: no. 10, pp. 1-34

لتعرُّف الاكتشافات والدراسات المُتعلِّقة بالسفن التي تعود إلى عهد أُسرة سونغ في خليج تشيوانتشو، ينظر: منشورات متحف تاريخ حركة المرور الخارجية في تشيوانتشو بفوجيان، دار نشر المحيط، 1987م.

(4) Wang Xin and Cang Wei, Ancient shipyard used by Zheng He may lie beneath construction site. Posted in 2015-05-11.

(اطُّلِع عليه بتاريخ: 4 نيسان (أبريل) 2023م).

(5) لتعرُّف المزيد عن المُكتشَفات الأثرية في هذا الموقع، ينظر:

Church, Sally K. Two Ming Dynasty shipyards in Nanjing and their infrastructure.
http://www.shipwreckasia.org/wp-content/uploads/Chapter3.pdf

(اطُّلِع عليه بتاريخ: 10 تموز (يوليو) 2023م).

وفي هذا الموقع الأثري نفسه، عثر زو شايد (周世德 Zhou Shide) عام 1956م على عمود دَفَّة لسفينة ضخمة يُماثِل حجمها حجم سفينة الكنز الخاصة بالأدميرال تشنغ خه (Zheng He)، ويعود تاريخها إلى وقت مُبكِّر من حكم أُسرة منغ (Ming) (1368-1644م). وفي عام 1962م، نشر زو شايد (周世德 Zhou Shide) نتائج اكتشافه الأثري،[1] ثمَّ أخذ متحف بلدية نانجنغ (Nanjing Municipal Museum) يبحث عن أيَّة آثار بحرية في حوض السفن رقم (6) في الموقع نفسه. وقد بدأت أعمال البحث والتنقيب من شهر أغسطس عام 2003م إلى شهر سبتمبر عام 2004م، وانتهت بالعثور على العمودين المُكمِّلين للقطعة المُكتشَفة سابقًا[2].

وقد بلغ طول عمود الدَّفَّة المُكتشَفة نحو (6) أمتار؛ ما يعني أنَّ قُطْر المراوح يُعادِل دائرة مساحتها (42) مترًا مربعًا، وهو ما يُمثِّل بدقَّة الحجم الطبيعي لسفينة الكنز الخاصة بالأدميرال تشنغ خه، وهي تكون بذلك ضعف حجم السفينة المُكتشَفة في خليج تشيوانتشو (الزيتون) (Quanzhou)[3].

وفي هذا السياق، ذكر فريق البحث الذي اكتشف بقايا دَفَّة السفينة أنَّ الارتفاع المُحتمَل للغاطس (draught) فيها قد يبلغ (6) أمتار بناءً على حجم دَفَّتها. وهذا الارتفاع يُؤكِّد أيضًا أنَّ حجم سفينة الكنز كان ضعف حجم السفينة المُكتشَفة في خليج تشيوانتشو (الزيتون). وقد عثر فريق البحث في المكان نفسه على عملات معدنية، وأوانٍ من البورسلان (Porcelain)، وأسلحة.[4]

وبهذا الخصوص، قال ماركو بولو (Marco Polo) إنَّ غاطس (draught) السفينة الصينية الكبيرة قد يصل إلى نحو (4) أذرع (7 أمتار تقريبًا)، وإنَّ حمولتها هي ضعف حمولة سفينة تشيوانتشو (الزيتون)؛ أيْ (1890) طُنًّا، بسعة تبلغ (50) قدمًا مكعبًا تقريبًا (1.416 متر مكعب)، وهو ما يُعادِل (40000) هو (Hu) صيني.[5]

---

(1) Zhou Shide 周世德. (1962). “Cong Baochuanchang duogan de jianding tuilun Zheng He baochuan” 從寶船廠舵杆的鑑定推論鄭和寶船. Wenwu 文物 No.3: PP35-40.

(2) Church, Sally, ibid.

(3) Church, Sally. Two Ming Dynasty shipyards in Nanjing and their infrastructure http://www.shipwreckasia.org/wp-content/uploads/Chapter3.pdf
اطُّلِع عليه بتاريخ: 10 تموز (يوليو) 2023م.

(4) Church, Sally, Loc. cit.

(5) Loc. cit.

من جانب آخر، اعتمد صُنّاع السفن طريقة لإنزال السفن في المياه تُماثِل طريقة المصريين القدماء في نقل الحجارة الضخمة؛ وذلك بوضع السفن فوق زحافات أو زلّاقات من الخشب المستدير (مثل سيقان الأشجار)، يتوقَّف عددها على طول السفينة. بعد ذلك تبدأ عملية دحرجة الأخشاب، فتتحرَّك السفينة رويدًا رويدًا، ثمَّ تُرحَّل الزحافات أو الزلّاقات من مُقدِّمة السفينة إلى مُؤخِّرتها، وإلى ما وراء المُؤخِّرة في الخلاء، ثمَّ تُسحَب تلك التي في الخلاء، وتوضَع في المُقدِّمة مَرَّة أُخرى، وهكذا دواليك حتى تصل السفينة إلى المياه.

وقد قال المُؤرِّخ عثمان بهذا الخصوص إنَّ صُنّاع السفن كانوا يصبّون الماء أو اللبن أمام الزحافات أو الزلّاقات لمنعها من الاشتعال نتيجة الاحتكاك بالأرض، مُبيِّنًا أنَّ اللبن هو أكثر فاعلية في ذلك لاحتوائه على الدهن الذي يلتصق بالزحافات أو الزلّاقات، علمًا بأنَّ المادة السائلة المُستخدَمة تختلف تبعًا لاختلاف المنطقة، ومدى توافر هذه المادة فيها.

وقد جَرَت العادة أنْ تُصنَع السفن في الموانئ؛ نظرًا إلى احتوائها على أماكن مُهيَّأة لإنزال السفن في مياه البحر، إلى جانب انتشار الموانئ على طول شطآن المحيط الهندي[1]. ومن الأدلَّة الأثرية التي تُثبِت صِحَّة ذلك، وجود أحواض للسفن في مدينة نانجنغ (Nanjing)، وهي جافَّة الآن، وفيها كُشِف عن بقايا دَفَّة لسفينة صينية ضخمة. وقد بلغ طول أكبر حوض فيها (420) مترًا، وكان عرضه (40) مترًا، وعمقه (6) أمتار[2].

4.2.2 العاملون في السفن الصينية

امتازت الموانئ الصينية بتعدُّدها، وانتشارها الواسع، ووجود عدد كبير من العاملين فيها. وفيما يأتي بيان لأبرز مُسمَّيات العاملين في هذه الموانئ، والوظائف المنوطة بهم بحسب ما ذكره الرحّالة ابن بطوطة:

1- صاحب البحر وكُتّابه:

قبل إبحار السفينة الصينية، كان صاحب البحر وكُتّابه يصعدون إليها لتدوين أسماء الخدم وطاقم السفينة قبل السماح لها بالمغادرة.[3]

2- الوكيل:

---

(1) عثمان، تجارة المحيط، ص111-112.

(2) Church, Sally K. Two Ming Dynasty shipyards in Nanjing and their infrastructure http://www.shipwreckasia.org/wp-content/uploads/Chapter3.pdf
(اطُّلِع عليه بتاريخ: 10 تموز (يوليو) 2023م). ينظر أيضًا: عثمان، تجارة المحيط، ص112.

(3) ابن بطوطة، رحلة، ج2، ص478.

شبَّه ابن بطوطة وكيل المركب بالأمير؛ فما إنْ ينزل إلى البَرِّ، حتى يسير إلى جانبه الرماة، ويسير الحبشة أمامه بالحراب والسيوف والأطبال والأبواق والأنفار، ويُعيَّن له أفراد حراسة خاصة طوال مُدَّة إقامته في البَرِّ. وحين يصل إلى المنزل الذي سيقيم فيه، فإنَّ أفراد الحراسة يَركزون رماحهم على جانبي باب المنزل، ولا يزالون على هذا الحال ما دام الوكيل مستقرًّا فيه. وقال ابن بطوطة إنَّ مِنْ أهل الصين مَنْ تكون له المراكب الكثيرة، يبعث بها وكلاءه إلى البلاد [1].

3- المُفتِّش:

عند عودة السفينة إلى الصين، يصعد المُفتِّش إليها حاملًا سجلًّا خاصًّا يحوى جميع المعلومات عن السفينة لحظة مغادرتها الميناء، ثمَّ يعمل على تفقُّد مَنْ كانوا على متن السفينة عند إبحارها، فإذا تبيَّن له عدم وجود شخص ممَّن كُتِبت أسماؤهم في سجل المغادرة، طلب إلى صاحب السفينة أنْ يُحضِره، أو يأتي ببرهان على موته، أو فراره، أو غير ذلك؛ لينال جزاءه، ثمَّ يطلب إلى صاحب السفينة الإفصاح عن البضائع الموجودة في السفينة[2].

4- حُفّاظ الميناء:

هم مجموعة من العُمّال تُراقِب كل ما يُنزَّل من السفينة، فإنْ ضبطوا سلعة أو بضاعة غير مُدوَّنة في الكشف الذي تسلَّمه مُفتِّش الميناء من التاجر، أو من رُبّان السفينة قبل تفريغ الحمولة، سارعوا إلى مصادرة السفينة، وما عليها من بضائع، وألحقوها بحساب مخازن الدولة[3].

5- المقاتلون:

هم أصحاب الدرق،[4] والجرخية (مفردها جرخي)؛ وهم الذين يرمون الكرات أو القذائف المملوءة بالنفط. وجاءت هذه الكلمة نسبةً إلى الجرخ (جمعها جروخ)؛ وهو إحدى الآلات الحربية التي تُستعمَل لرمي السهام والنفط والحجارة، ويُطلَق على مُستخدِمها من الجند اسم الجرخي[5].

---

(1) ابن بطوطة، رحلة، ج2، ص438.
(2) نفسه، ص438.
(3) نفسه، ص489.
(4) **الدرق:** مفردها درقة؛ وهي الترس. وأصحاب الدرق هم مَنْ يحملون التروس في القتال. ينظر: البخاري، محمد بن إسماعيل. صحيح البخاري، باب الحراب والدرق يوم العيد، حديث رقم 907، ص324؛ فتح الباري شرح صحيح البخاري، ص111، باب الحراب والدرق يوم العيد.
https://islamweb.net/ar/library/index.php?page=bookcontents&flag=1&bk_no=0&ID=911
(اطُّلِع عليه بتاريخ: 6 نيسان (أبريل) 2023م).
(5) المقريزي. السلوك لمعرفة الدول والملوك، ج1، القسم الثالث، تحقيق: محمد مصطفى زيادة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1939م، ص1003، حاشية 1.

وقال ابن بطوطة بهذا الخصوص: "يخدم في المركب منها ألف رجل، منهم البحرية ستمائة، ومنهم أربعمائة المقاتلة، وتكون فيهم الرماة، وأصحاب الدرق، والجرخية"[1].

3.2 فنون الملاحة العُمانية والصينية، وتقنياتها، وأدواتها

1.3.2 علم الملاحة، وأساليبها، وأدواتها.

يُعرَّف علم الملاحة نظريًّا بأنَّه تصوُّر مدارات الكواكب، وصور المنازل والبروج، ودوائر الكرة (أيْ دائرة مُعدَّل النهار (خط الاستواء)، ودائرة منتصف النهار، والدائرة الأفقية، وغير ذلك من دوائر الفلك البحري). وكذلك حساب ترفات[2] الأخنان (جمع خن؛ وهو وجهة المكان المقصود)؛ أيْ قطع إصبع عرضية من تدرُّج قياسات النجوم على قياس نجم القطب الشمالي المعروف عند البَحّارة باسم الجاه[3].

ومن علم الملاحة ما ثبت صِحَّته بالتجربة ونظر العقل معًا، مثل: القياس، والمسافة. ومن ذلك: قياس (رأس الحَدِّ) في الطرف الجنوبي الشرقي من سلطنة عُمان هو عند جميع البَحّارة (11) إصبعًا بحسب قياس النجوم المعروف باسم الجاه. وقد ثبت بالتجربة أنَّ ارتفاع نجم الجاه عن خط الأُفق وقت استقلال منزله، أي وقوفه منتصف السماء، هو (11) إصبعًا عند رأس الحَدِّ.

وفي هذا السياق، يرى ابن ماجد أنَّ التجريبات أصحُّ من العقليات، وأنَّها تُمثِّل كل شيء في الملاحة، وأنَّه لا شيء يعلوها، مُكرِّرًا نصيحته للرُّبّان أنْ لا يعمل إلّا ما جرَّب صِحَّته[4].

وقد أجمعت مصادر التاريخ على استعانة الإنسان بالفلك والنجوم، واهتدائه بها إلى الطريق الصحيح منذ سالف الأزمان؛ إذ أخذ القدماء من السومريين والأكّاديين والإغريق والعرب يرسمون طرقهم على هدي نجوم مُعيَّنة معروفة. قال تعالى: ﴿ **وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ النُّجُومَ لِتَهْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ قَدْ فَصَّلْنَا الْآيَاتِ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ**﴾[5].

---

(1) ابن بطوطة، رحلة، ج2، ص438.

(2) **ترفات:** عرض الأصبع، ويقال ويطلق عليه البحارة اسم ترفة، وجمعها ترفات. (عثمان، حسن، أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، مركز الدراسات والتوثيق، ط2، رأس الخيمة، 2001م، ص ص 74.

(3) البوّابة الإعلامية، وزارة الإعلام، سلطنة عُمان. ينظر:
https://omaninfo.om/topics/88/show/405324
قال ابن منظور إنَّ كلمة (جاه) تعني المنزلة والقَدْر. ومن ثَمَّ، فقد يُقصَد بها منزلة النجوم. (ابن منظور، لسان العرب، ج13، ص487).

(4) شهاب، أحمد بن ماجد، ص68-69.

(5) سورة الأنعام، الآية 97.

ولا شكَّ في أنَّ طبيعة البيئة التي عاش فيها العرب قد فرضت عليهم الإحاطة بما في السماء من فلك ونجوم، وبخاصة عند فقدهم علامات الطريق وطبوغرافية الساحل؛ لذا اعتمد العرب في إبحارهم على علامات السماء، وكانت قراءة هذه العلامات بالنسبة إليهم أشبه بقراءة الكتاب؛ ما حتَّم عليهم العلم بها وتعرُّفها.

وفي عهد الخلفاء العباسيين، لا سيَّما زمن خلافة المأمون (218-198هـ/ 813-833م)، تطوَّر علم الفلك تطوُّرًا سريعًا، وبدأ الإقبال على ترجمة عدد من كتب الفلك الفارسية والهندية إلى العربية. وقد شهد القرن الثامن الميلادي كذلك إنشاء مراصد في جند نيسابور، وبغداد، ودمشق، وغيرها من المناطق [1].

وفي سياق مُتَّصِل، ركب أهل عُمان أعالي البحار، وبرعوا في فنِّ الملاحة البحرية، وأحاطوا بأدواتها ومواسمها والقوانين التي تُنظِّم عملها؛ ما ولَّد لديهم خبرات مُتراكِمة تناقلتها الأجيال جيلًا بعد جيل. ويَحضرنا في هذا المقام عالِم البحار العُماني أحمد بن ماجد الذي وصف الملاحة بأنَّها علم عقلي عظيم، وأسهم فيها بعدد من المُؤلَّفات بعدما أمضى خمسين عامًا في مراقبة النجوم، وخوض غمار البحار، وتمرَّس في علم الملاحة، حتى اشتُهِر ذكره في الآفاق إلى يومنا هذا[2].

عرَّف أحمد بن ماجد (821-906هـ/ 1418-1501م) و سليمان المهري[3] (ت: 961هـ/ 1554م) علم الملاحة بأنَّه علم "عقلي تجريبي."[4] والتجريبي منه مثل: معرفة الدير (جمع ديرة)، ومواسم الأسفار، وعلامات البرور (مفردها بر). وقد ثبت بالتجربة أنَّ الموسم الملائم للسفر من ساحل بلاد العرب الجنوبي إلى الهند هو الربع الأخير من موسم هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، وكذلك الأيام الأولى من هذا الموسم.

---

(1) الأصفهاني، حمزة بن الحسن، تاريخ سني ملوك الأرض والأنبياء، مطبعة برلين، برلين، 1922م، ص121؛ حوراني، الملاحة، ص276.

(2) لمزيد من التفاصيل، ينظر: شهاب، أحمد بن ماجد، ص179.

(3) سليمان بن أحمد بن سليمان المهري (ت: 961هـ/1554م): بَحّار وفلكي لُقِّب بـ(مُعلِّم البحر)، وكان من سُكّان جزيرة سقطرى اليمنية، وهو أحد تلاميذ ابن ماجد، وواحد من مشاهير علم الملاحة العربي. له تأليف في علوم البحر وأنوائه، وأحوال النجوم والرياح، وقد وصف الطرق البحرية بين بلاد العرب والهند وجاوة والصين. لتعرُّف المزيد عنه، ينظر: المهري، سليمان بن أحمد بن سليمان. العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، تحقيق: إبراهيم خوري، ق1، ج1، سلسلة العلوم عند العرب، مجمع اللغة العربية، دمشق، 1390هـ/1970م.

(4) عبد العليم، أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، سلسلة عالم المعرفة، عدد 13، الكويت، تشرين الثاني (يناير) 1979م، ص124. (سيشار إليه لاحقًا: عبدالعليم، الملاحة).

أورد أحمد بن ماجد[1] في كتابه (أصول الملاحة) عددًا من مبادئ أصول الملاحة، وهي: معرفة المنازل والأخنان (منازل القمر، وتقسيم بوصلة الملاحة)، والدير، والمسافات، والباشيات، والقياس، والإشارات، وحلول الشمس، والقمر (كلها تنطوي تحت العلوم الرياضية والعلوم الفلكية)، والأرياح، ومواسمها، ومواسم البحر (علوم الأرصاد الجوية والأرصاد البحرية)، وآلات السفينة، وما يَلزمها، وما يضرُّها، وما ينفعها، وما يُضطرُّ إليه في ركوبها (يعني بذلك قواعد الملاحة وأصولها). وكذلك معرفة مطالع النجوم، وجلسة القياس (أيِ الوضع الصحيح الذي يتخذه الرُّبّان لقياس ارتفاع النجوم)، وترقُّب مطالع النجوم، ومغاربها، وطولها، وعَرضها، وبُعْدها، ومحورها[2].

يُعَدُّ كتاب أحمد بن ماجد (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد) أحد أهم كتب الملاحة (ملحق 1)، وقد ألَّفه ابن ماجد عام 1409م،[3] وضمَّنه خلاصة علم الملاحة النظرية والعلمية من عهد سيِّدنا نوح عليه السلام إلى عصره (القرن 15م)؛ إذ تناول فيه صفات الرُّبّان، والنظرية الملاحية، والبوصلة، ومواسم الرياح، والقوانين البحرية في السفينة، وطرق البحر، والجُزُر العشر الكبرى في المحيط الهندي (السفالية)، وطرق الإبحار من الساحل الغربي للهند إلى الساحل الشرقي لإفريقيا، والجُزُر البحرية.

أشار أحمد بن ماجد في كتابه إلى وجود (70) نجمًا يُمكِن بها تحديد خطوط العرض، لكنَّ سليمان المهري[4] اختصرها إلى نحو (15) نجمًا. وقد حدَّد كلٌّ منهما موقع جاوه (Java) من الشمال إلى الجنوب.

وكذلك ذكر أحمد بن ماجد ثلاثة أنواع من الطرق البحرية وما تتطلَّبه من خبرات في الإبحار. أمّا الطريق الأوَّل فهو الاقتصار على الإبحار المحاذي للساحل، الذي يَلزمه توافر عدد من المهارات، مثل: حِدَّة البصر، والمعرفة بالسواحل والعلامات، وتمرُّس رُبّان السفينة ومهارته

---

(1) ابن ماجد، أحمد. الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي: 2013م، ص226. ينظر: عبد العليم، الملاحة، ص179.

(2) ابن ماجد، الفوائد ، 2013م، ص226؛ عبد العليم، الملاحة، ص179.

(3) ينظر مخطوط هذا الكتاب في:
https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n4/mode/1up?view=theater

(4) أقام في مدينة الشحر جنوب الجزيرة العربية، واشتُهر في النصف الأوَّل من القرن السادس الميلادي. له خمسة مُؤلَّفات، وهو يعرف نوعين من الإبحار الساحلي وعبر المحيطات، وقد ناقش التقاويم المختلفة، مثل: التقويم الإسلامي، والتقويم الشمسي، والتقويم البيزنطي، والتقويم القبطي، والتقويم الإيراني. من أهم مُؤلَّفاته في الملاحة: كتاب (العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية) الذي ألَّفه عام 1511م، وتناول الملاحة النظرية والعملية، وتحديد خطوط الطول، وقائمة ارتفاع نجم القطب، والرحلات البحرية على الساحل الشرقي لإفريقيا وإندونيسيا. لتعرُّف المزيد عنه وعن كتابه، ينظر: المهري، سليمان بن أحمد بن سليمان. العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، تحقيق: إبراهيم خوري، ق1، ج1، سلسلة العلوم عند العرب، مجمع اللغة العربية، دمشق:1970م.

في الملاحة البحرية. وأمّا الطريق الثاني فعبور أحد الخلجان، وهو يتطلَّب معرفة دقيقة بالموانئ والاتجاهات. وأمّا الطريق الثالث فيتطلَّب القدرة على الإبحار عبر المحيطات بناءً على علم الفلك والنجوم، ويُعَدُّ ذلك من أفضل إنجازات خبرات المُعلِّم أو رُبّان السفينة [1].

وفيما يخصُّ مبادئ الملاحة، فإنَّها تقوم على معرفة الطرق البحرية، ومواعيد هبوب الرياح الموسمية، وتحديد موقع القطب الشمالي. ومن ثَمَّ، فإنَّ معرفة النجوم ترتبط بعنصرين مُهِمَّين من المعرفة، هما: قدرة رُبّان السفينة على الإبحار، ورسم طريق الإبحار في المحيط الهندي.

والحقيقة أنَّ النجوم لم تكن دائمًا دليلًا موثوقًا به بالنسبة إلى التوجيه وتعرُّف معالم الطريق؛ لذا اتبع المَلّاحون خط الساحل لتحديد وجهتهم الصحيحة، مع تأكيدهم وجوب معرفة ارتفاعات النجوم في حال تعذَّر مشاهدة اليابسة، أو ساد القلق والشكُّ بخصوص رؤيتها. ومن ثَمَّ، فقد فضَّل عديد من المَلّاحين الذين أبحروا من عُمان إلى غرب الهند وشرق إفريقيا تعرُّف ارتفاع نجم ما بدلًا من استخدام البوصلة. ولا شكَّ في أنَّ المعرفة والخبرة العملية في دروب البحار هي أفضل وسيلة لتدريب المَلّاحين، وتعريفهم خفايا عالَم البحار. ولهذا، فقد يُواجِه المَلّاح العابر للمحيط تحدِّيات جَمَّة في عُرض البحر إذا أخفق في تحديد موقع نجومه بدقَّة. وكذا الحال بالنسبة إلى البَحّار الساحلي؛ فقد تعترض طريقه مخاطر عِدَّة، مثل: الشعاب المرجانية، والرياح، والمَدِّ والجَزْر. وهنا يأتي دور الخبرة العملية في تجاوز ذلك كله، والوصول إلى بَرِّ الأمان، ولكنَّ ذلك يتطلَّب أيضًا تعزيز هذه الخبرة بمهارات إضافية. وهذا ما أكَّده فيليرز (Villiers) حين تحدَّث عن تجربته في الإبحار بالكويت عام 1938م وعام 1939م؛ إذ قال إنَّه لم يكن مُستغرِبًا من تصرُّف المَلّاحين لمّا أبحروا عبر المحيط إلى الهند من دون الاستعانة بأيَّة أدوات أو تقنيات ملاحية؛ نظرًا إلى اعتمادهم فقط على النجوم في تَلمُّس طريقهم نحو الهند[2].

أ- تطوُّر أساليب الملاحة:

بدأت بواكير عملية التطوُّر الخاصة باستخدام الفلك في تحديد المواقع البحرية حين أدرك علماء الفلك الأوائل أنَّ النجم القطبي يكون دائمًا في الشمال، وأنَّ شمس الظهيرة تُوضِّح خط

---

(1) ابن ماجد، الفوائد، نسخة إلكترونية منشورة على صفحة اليونسكو. الرابط الإلكتروني:
https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n102/mode/1up?view=theater
اطُّلِع عليه بتاريخ: 23 أيار (مايو) 2023م.

(2) Villiers, Alan, Sons of Sindbad, London 1940, Pages. 198, 270, and 277.

العرض. فقد مثَّلت الشمس والنجوم وسيلة فاعلة لتعرُّف معالم الطريق؛ لذا استخدمها الرُّبّان في المحافظة على مساره ليلًا ونهارًا، بعيدًا عن الاسترشاد بأرض الساحل.

أمّا بالنسبة إلى الوقت فقد أمكن معرفته عن طريق وضع قضيب مستقيم على سطح السفينة. وما إنْ تمرُّ الساعات في الصباح، حتّى يصبح الظلُّ أقصر فأقصر إلى وقت الظهيرة. أمّا في ساعات ما بعد الظهر فإنَّ الظلَّ يصبح أطول باطِّراد حتى غروب الشمس. وقبل معرفة الإبرة المغناطيسية، كانت الشمس بمنزلة النقطة المحورية التي يُمكِن بها تحديد منتصف النهار، في حين تعمل ظلالها على تحديد الأقسام الأربعة الأولى من الشرق، والغرب والشمال والجنوب. ومن ثَمَّ أمكن تحديد اتجاهات الفصول الأربعة أرباعًا. وكان علماء الرياضيات الأوائل في القرن الرابع قبل الميلاد قد توصَّلوا إلى نظام للشمس يتألَّف من اثني عشر اتجاهًا، ثمَّ أصبح - في نهاية المطاف- مُرتبِطًا ارتباطًا وثيقًا باتجاهات الرياح [1].

وفي سياق مُتَّصِل، تمكَّن المَلّاحون المَهرة من تحديد شكل الرياح وطابعها، وصولًا إلى تحديد حالة الطقس المُتوقَّعة، وذلك بالنظر الى الأُفق وسماء المنطقة التي تهبُّ منها الرياح. ومن هنا جاء الاعتماد على الاتجاهات الأساسية الأربعة التي تُحدِّد أسماء الرياح، وهي: الشمال، والجنوب، والشرق، والغرب. فمثلًا، يوجد في البحر الأبيض المُتوسِّط ثمانية أنواع من الرياح، وكلٌّ منها مُسمًّى على نحوٍ مُنفصِل ومُميّز بناءً على درجة حرارته، ومحتوى رطوبته، وما إلى ذلك. وهذا ما أدّى إلى ظهور بوصلة الأُفق المُمثَّلة في (8) اتجاهات للرياح، مُقسَّمة إلى (32) نقطة، مُسمّاة بموجب (16) نجمًا بارزًا ومُرتفِعًا في الشرق باتجاه شروق الشمس، وفي الغرب باتجاه غروبها. أمّا النقاط في بوصلة النجوم فمُسمّاة بحسب شروق الشمس وغروبها من القطب الشمالي إلى القطب الجنوبي. وهذه الطريقة في تسمية النقاط بحسب النجوم إنَّما هي تقليد قديم، ساعد العرب على العيش في الصحاري غير المطروقة، والتجوُّل في البحار المجهولة. ومن ثَمَّ، فقد كانت معرفة الحركات والمواقع النسبية لهذه النجوم ضرورة لا غنًى عنها [2].

ولمّا ظهرت البوصلة المغناطيسية تمكَّن المَلّاح في المحيط من تحديد الاتجاهات، علمًا بأنَّ النجوم نفسها المُستخدَمة في عصر أحمد بن ماجد قبل (500) عام ما تزال مألوفة حتى اليوم للصيّادين في جنوب شرق سلطنة عُمان والساحل العربي الجنوبي.

---

(1) Taylor, Eva. The haven-finding art: a history of navigation from Odysseus to Captain Cook. London, Hollis and Carter for the Institute of Navigation 1971, p. 6.

(2) لمزيد من التفاصيل، أنظر: شهاب، حسن صالح. أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي. سلسلة كتاب الأبحاث (5)، مركز الدراسات والتوثيق، رأس الخيمة، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي: 2001م.

ب- أهم أدوات الملاحة:

1- البوصلة المغناطيسية:

لا شكَّ في أنَّ استخدام البوصلة المغناطيسية (compass) بوصفها أداة ملاحية في السفن يُعَدُّ اكتشافًا مُهِمًّا. ويقال إنَّ الصينيين في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي وجدوا أنَّ إبرة من أكسيد الحديد المغناطيسي تشير إلى جهة الشمال تلقائيًّا عند تعليقها بوضع حُرٍّ.

ثمَّ جاءت الإشارة الأولى للبوصلة في العالَم الإسلامي، في كتاب (جوامع الحكايات ولوامع الروايات)، الذي ألَّفه محمد بن محمد بن يحيى العوفي البخاري، المُلقَّب بسديد الدين، ونور الدين (ت: 630ه/ 1232م)؛[1] إذ ورد في الكتاب أنَّ هذه الآلة (البوصلة المغناطيسية) كانت مُستخدَمة حقًّا في ذلك الوقت. وقد أشار تايلور (Taylor) إلى وجود مخطوطة عربية تعود إلى عام 1282م، وتحتوي على قسم يتحدَّث عن حجر المغناطيس[2] الذي يُعَدُّ مغناطيسًا بطبيعته؛ لأنَّه يجذب قطع الحديد، ويستدير عند تعليقها. ولهذا يُمكِن عَدُّه أولى البوصلات المغناطيسية[3].

وممّا يُؤكِّد ذلك، ما ذكره المقريزي (1365-1441م) من أنَّ البَحّارة العرب كانوا يحملون معهم في أسفارهم حديدة مُجوَّفة على شكل سمكة غاية في الرقَّة، فإذا لم يروا ما يهديهم من الكواكب إلى معرفة الجهات، وضعوا على فم السمكة شيئًا من مغناطيس جيِّد، ثمَّ حكَّوه بالمغناطيس، ثمَّ وضعوا السمكة (أيِ الحديدة) على ماء في حُقَّة (وعاء صغير)، فتستدير مُقدِّمتها (أيْ رأس السمكة) مُستقبِلةً القطب الجنوبي، ويستدير ذيلها ليستقبل القطب الشمالي. وأضاف المقريزي بأنَّ البَحّارة العرب لم يستخدموا السمكة أو إبرة المغناطيس المُثبَّتة بالحُقَّة إلّا منذ عهد قريب جدًّا[4].

---

(1) أديب فارسي عاش في خراسان، ثمَّ هاجر إلى الهند بعد اجتياح المغول لها. ومن أعماله لباب الألباب الذي ألَّفه عام 625هـ/ 1228م تقريبًا. لتعرُّف المزيد عنه، ينظر: عوفي، محمد. الموسوعة العربية الميسرة، موسوعة شبكة المعرفة الريفية، دمشق، 1965م. الرابط الإلكتروني:

Tibbetts, Gerald Randall. Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese. Oriental Translation Fund, Royal Asiatic Society, UK. Vol. 42. 1981, p. 290.

ينظر أيضًا:

Kreutz, Barbara M. (1973). "Mediterranean Contributions to the Medieval Mariner's Compass". Technology and Culture. 14 (3) 1973: pp. 367–383; Taylor, The haven-finding, p. 6.

(2) حجر المغناطيس (lodestone): قطعة ممغنطة من أكسيد الحديد الأسود (المغنتيت) المعدني.
https://www.merriam-webster.com/dictionary/lodestone

(3) Taylor, ibid., P. 6.; Tibbetts, ibid., P. 290.

(4) المقريزي. المواعظ والاعتبار، ص210. لمزيد من التفاصيل أيضاً، ينظر: شهاب، أحمد بن ماجد، ص70.

وقال حوراني إنَّ البَحّارة العرب عرفوا البوصلة مثلما عرفها غيرهم من الشعوب عدا الصينيين، وإنَّها كانت تحوي (32) خنًّا (rhumb) سُمِّيت باسم مطلع (15) نجمًا ثابتًا ومغيبها، مع إضافة جهتي الشمال والجنوب إليها [1]. وعند تعويم الإبرة على الماء في وعاء صغير، فإنَّها تقف متجهة إلى الشمال والجنوب؛ ما يساعد على تحديد مسار السفينة بدقَّة ليلًا ونهارًا[2].

ومن المُلاحَظ أنَّ الحديث عن الإبرة أو البوصلة المغناطيسية قد تكرَّر كثيرًا في المصادر العربية. ومن ذلك، ما أورده أحمد بن ماجد (821-906هـ/ 1418-1501م) في كتابه (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد)؛ إذ قال فيه إنَّ تركيب المغناطيس على الحُقَّة (الوعاء الصغير) هو من اختراعه في علم البحار[3]، مُنوِّهًا بأنَّ وضع الحُقَّة في مكانها الصحيح على المركب قبل الإبحار يُعَدُّ أولوية من الأولويات[4]. ويعتقد حوراني أنَّ استعمال البوصلة قد انتقل من الشرق الأقصى إلى البحر الأبيض المُتوسِّط على أيدي العرب أيام الحروب الصليبية [5].

2- الإسطرلاب:[6]

يُعتقَد أنَّ أقدم استخدام للإسطرلاب (astrolabe) كان في العصر اليوناني؛ إذ كتب ثيون السكندري (Theon of Alexandria) (335-405 ق. م تقريبًا) مقالة مُفصَّلة عن الإسطرلاب، وقال لويس (Lewis) إنَّ بطليموس استخدم الإسطرلاب لعمل الملاحظات الفلكية،[7] ثمَّ استُخدِم هذا الإسطرلاب طوال الحقبة البيزنطية. وفي عام 550م تقريبًا، كتب بطليموس مقالة عن الإسطرلاب باللغة اليونانية، وهي أقدم مقالة عُثِر عليها عن الإسطرلاب. بعد ذلك، وفي عام 650م تقريبًا، قال سيفيروس سبخت (Severus Sabokt) إنَّ الإسطرلاب كان

---

(1) حوراني، العرب والملاحة، ص277.
(2) حوراني، العرب والملاحة، ص277.
(3) ابن ماجد، أحمد. الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، نسخة إلكترونية منشورة على صفحة اليونسكو، ص103. الرابط الإلكتروني:
https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n102/mode/1up?view=theater
اطُّلِع عليه بتاريخ: 23 أيار (مايو) 2023م.
(4) المصدر نفسه، ص129. الرابط الإلكتروني:
https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n102/mode/1up?view=theater
(اطُّلِع عليه بتاريخ: 23 أيار (مايو) 2023م).
(5) حوراني، العرب والملاحة، ص284.
(6) يقال له أيضًا الأصطرلاب، والجمع: أسطرلابات، أو أصطرلابات. وأصل الكلمة هو لاتيني (استرولابون). قال الخوارزمي: هو مقياس النجوم، وأنواعه كثيرة، وأسماؤها مشتقة من صورها كالهلالي من الهلال، والكُري من الكرة، والزورقي، والمُسرطَن، والمُبطَّح. ينظر:
http://encyc.reefnet.gov.sy/?page=entry&id=269491
(7) Lewis Lewis, M. J. T. Surveying Instruments of Greece and Rome, Cambridge University Press 2001

من النحاس، وإنَّ الإسطرلاب المعدني كان معروفًا في الشرق المسيحي قبل تطويره في العالَم الإسلامي، أو في الغرب اللاتيني[1].

وقد تمكَّن الفلكيون المسلمون من تطوير الإسطرلاب في العصور الوسطى،[2] واستخدموه وسيلة مساعدة للملاحة، وأداة لتحديد اتجاه القِبْلة. ويُعَدُّ عالِم الرياضيات محمد إبراهيم الفزاري[3] (ت: بدايات القرن 2هـ/ 8م) أوَّل مَنْ صنع الإسطرلاب في العالَم الإسلامي[4] وَفق النمط اليوناني. بعد ذلك جاء علي بن عيسى ليكتب في الفلك والإسطرلاب قُبَيْل عام 830 م. ثمَّ توالت القرون، وبزغ نجم كبار الفلكيين المسلمين (أمثال: الخوارزمي، والبتاني، والبيوني، والخيام) الذين فاقوا قدماء اليونان في استخدامه وتطويره[5].

أمّا بالنسبة إلى الصين فلم يثبت للدراسة أنَّها تمكَّنت من اختراع الإسطرلاب أو تطويره، بل إنَّها لم تستخدمه إلّا في القرن الرابع عشر الميلادي؛ ففي عام 1384م، صُنِع إسطرلاب صيني لمراقبة النجوم وَفق التقنية الإسلامية المُستخدَمة في صناعته. وفي العام نفسه تقريبًا، وخلال عهد أُسرة مينغ (Ming Dynasty)، أمر الإمبراطور تشو يوان تشانج Zhu (Yuanzhang) بترجمة الأعمال الإسلامية الخاصة بالإسطرلاب إلى اللغة الصينية، وتجميع الجداول الفلكية العربية Huihui calendar 回回曆 التي قام بترجمتها وتحقيقها عالِم الفلك المسلم Mashayihei [6]، أي الشيخ محمد ShaikhMuhammad 馬沙亦黑 الذي كان يعرف في الصين باسم مينغ تايزو Ming Taizu 明太祖 والباحث الصيني المسؤول عن

---

(1) Sebokht, Severus (ca. 650AD). Description of the Astrolabe in R.T.Gunther, Astrolabes of the World, Oxford (1932). Translation into Englis: Jessie Payne Smith Margoliouth. pp.82-103. https://www.tertullian.org/fathers/severus_sebokht_astrolabe_01_trans.htm اطُّلِع عليه بتاريخ: 15حزيران (يونيو) 2023م.

(2) Martin, L. C. (1923), "Surveying and navigational instruments from the historical standpoint", Transactions of the Optical Society, 24 (5)1923 : 289–303, p. 289.

(3) لتعرُّف المزيد عن الفلكي محمد بن إبراهيم الفزاري، ينظر: Plofker, Kim. Fazari: Muhammad ibn Ibrahim al-Fazari. The Biographical Encyclopedia of Astronomers, 2007.

(4) Frye, Richard Nelson. The Golden Age of Persia: The Arabs in the East. 1975, p. 163.

(5) حوراني، العرب والملاحة ، ص277.

(6) Ahn, Y.S., and E.H. Lee. “The Comparison between Calculation Methods on the Solar Position in the Chiljeongsan Naepion and Chiljeongsan Oepion.” Key Engineering Materials 277–279 (January 2005): 824–30. https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/kem.277-279.824. أطلع عليه في 20 تموز (يوليو) 2023م

المشروع (Wu Bozong) (吴柏松)[1]. بعد ذلك عُرِفت هذه الجداول باسم (Huihui Lifa)؛ أيِ النظام الإسلامي لعلم الفلك التقويمي، ونُشِرت في الصين مَرّات عِدَّة حتى مطلع القرن الثامن عشر الميلادي؛ ففي عام 1659م، أعلنت أُسرة تشينغ (Qing Dynasty) رسميًّا إلغاء العمل بعلم الفلك الإسلامي الصيني[2].وتجدر الإشارة إلى أنَّ عام 1385م شهد وضع أوَّل إسطرلاب على تَلٍّ في شمال مدينة نانجينغ (Nanjing) عاصمة مقاطعة جيانغسو[3].

3- أداة الكمال:

استعمل العرب والهنود على مدار قرون طويلة أداة بدائية تُسمّى الكمال؛ وهي وحدة قياس للزوايا تعمل على تحديد موقع السفينة واتجاهاتها عن طريق مراقبة النجوم، لا سيَّما النجم القطبي. والكمال قطعة خشبية مستطيلة، صغيرة الحجم، يُربَط بها خيط سميك، فيه عُقد تقاس بها الزاوية الناتجة من موقع النجم بالنسبة إلى الأُفق، وكذلك مطلع النجوم أمام البَحّارة ومغيبها خلفهم، ودرجات زوايا كل مطلع وكل مغيب فوق الأُفق. وهي تقاس جميعًا بالإصبع استنادًا إلى جداول قديمة لرصد النجوم[4].

وقد جاء في قصيدة (أرجوزة) ابن ماجد التي تُسمّى السفالية،[5] وتصف الإبحار من الساحل الغربي للهند إلى الساحل الشرقي لإفريقيا والجُزُر البحرية، أنَّ أداة الكمال كانت تُستخدَم للقياس، وأنَّها تتألَّف من (12) لوحًا مُتعدِّدة الحجوم.

أمّا المُترجِم والرحّالة ماهوان (Ma Huan) فقال إنَّ الكمال هو لوح لتوجيه السفينة عن طريق النجوم. ولا شكَّ في أنَّ تشابه العرب والصينيين في وصف هذه الأداة يدلُّ على التبادل الثقافي والمعرفي عبر المحيط الهندي وبحر الصين[6].

---

(1) https://baike.baidu.hk/item/%E9%A6%AC%E6%B2%99%E4%BA%A6%E9%BB%91/7897271 أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م

(2) Loc. cit.

(3) Shi, Yunli, "The Korean Adaptation of the Chinese-Islamic Astronomical Tables", Archive for History of Exact Sciences, 57, Pp. 25–60. 2003. https://www.researchgate.net/publication/225983253_The_Korean_Adaptation_of_the_Chinese-Islamic_Astronomical_Tables. (أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م).

(4) Facey, William/Constable, Anthony. The Principles of Arab Navigation. Arabian Publishing, London 2013.

(5) أرجوزة (قصيدة شعرية على بحر الرجز) ملاحية فلكية لأحمد بن ماجد. لتعرُّف المزيد عنها، ينظر البحث التحليلي لها في: خوري، إبراهيم. دراسة عن الملاحة العربية على سواحل إفريقية الشرقية وبين جزرها في القرن الخامس عشر، التراث العربي، اتحاد الكُتّاب العرب، مج 5، العدد (20)، دمشق، 1985م.

(6) Huan, Ma (1970), Ying-Yai Sheng-Lang: Overall Survey of the Ocean's Shores [1433], edition 1, new York: 1970

ومن ثَمَّ، فقد استُخدِمت أداة الكمال في قياس موقع السفينة من النجم القطبي، وتحديد مواضع الدببة؛ أيْ كوكب الدب الأكبر (Ursa Major) (بَنات نَعْش الكبرى)، وكوكب الدب الأصغر (Ursa Minor) (بَنات نَعْش الصغرى)، والنجوم التابعة لها في السماء. وكذلك استُخدِمت في تحديد خطوط العرض الجنوبية، وهي من الكوكبات دائمة الظهور [1].

4- العلامات والإرشادات البحرية:

تُعَدُّ العلامات البحرية من أهم أُسس الملاحة وتقنياتها. وقد رأى ماك جريل (Mc Grail) أنَّ تحديد المواقع بالعلامات والإشارات، في الملاحة البيئة من دون استخدام آلات، يكون بتقدير الاتجاهات اهتداءً بالرياح والنجوم والشمس، فضلًا عن شكل الأرض، وخصائص البحار[2].

تعتمد هذه التقنية أيضًا على معرفة المَلّاحين بطبوغرافية الساحل، ورؤوسه، وجباله، وجُزُره، وكذا معرفة العلامات والإرشادات التي وضعتها البلدان على السواحل، مثل المنارات التي تُمثِّل أكثر المعالم شيوعًا، وتوضَع على الشريط الساحلي.

والثابت أنَّ من أهم أُسس الملاحة التجريبية المحضة هو علامات أعماق البحار؛ فبمعرفتها يستطيع البَحّار أنْ يسير في الطريق الصحيح الآمن، ويعرف موقعه بالنسبة إلى موقع المكان المنشود، ويُميِّز الأماكن الخطرة من الأماكن الآمنة في البحر.

وقد ذكر ابن ماجد أنَّ البَحّارة كانوا يستخدمون مسبارًا للأعماق[3] يُسمّى البُلد؛ وهو حبل يبلغ طوله (70) باعًا تقريبًا، ويُربَط طرفه بقطعة ثقيلة من النحاس أو الحجر؛ لتعرُّف عمق المنطقة البحرية، وطبيعتها من حيث نوع بعض الأعشاب البحرية التي تنمو في أعماق بحرها، ورائحة طين القاع.[4] وأضاف ابن ماجد[5] بأنَّ شروط ركوب البحر عديدة، وهي على الترتيب: معرفة المنازل، والمسافات، والباشيات (أيِ القياسات الرأسية عند البَحّارة)، والقياس،

ماهوان (Ma Huan): مُترجِم صيني رافق الأدميرال تشنغ خه (Zhneg He) في رحلاته إلى المنطقة العربية، ولا يُعرَف تاريخه مولده، ويقال إنَّه وُلِد عام 1380م تقريبًا من عائلة مسلمة عاشت في منطقة كوي تشيه من أعمال مدينة تشاو سنغ شرق الصين، على بُعْد (38) ميلًا إلى الجنوب الشرقي من مدينة هانغ تشو التي تقع على رأس خليج يحمل الاسم نفسه. ينظر: الدامغ، فهد. الجزيرة العربية في مدونة الكاتب الصيني ماهوان: عرض وتحليل ونقد، مجلَّة الخليج للتاريخ والآثار، الرياض، أبريل 2011م، ص240. ينظر أيضًا: Huan, Overall Survey: 1970 .

(1) سفرين، تيم. صحار، ص134-135.
(2) عبد الشريف. الدهو، ص190.
(3) شهاب ، أحمد بن ماجد،ص87.
(4) نفسه، ص85، 191.
(5) شهاب، أحمد بن ماجد،ص 65-86 .

والإشارات[1]. فمثلًا: من علامات قرب ساحل الهند الغربي، ظهور ثعابين البحر، ولمكان ظهورها شروط عند البَحّارة. ومن علامات قرب بَرِّ العرب وبَرِّ الصومال، وجود بعض أنواع الطيور البحرية والأسماك.ومن العلامات الأُخرى أيضًا: لون طين قاع البحر ورائحته، والأعشاب البَرِّيَّة. ومن علامات الطوفان (أيِ العاصفة): تغيُّر لون ماء البحر، وظهور السرطان، وحرارة الماء، وعدم صفو الماء[2].

5- دفاتر الرحمانيات:

دفاتر الرحمانيات (الرهمانيات) هي إرشادات ملاحية بحرية استعان بها البَحّارة. ويُعتقَد أنَّ كلمة (رهماني) هي تعريب لكلمة (رهمانغ) أو كلمة (رهنامه) الفارسية، ومعناها (كتاب الطريق)؛ ذلك أنَّ المقطع (راه) يعني الطريق، والمقطع (نامه) يعني الكتاب.

وقد ذكر حوراني[3] أنَّ خطوط العرض لكل ميناء والرأس (علامة واضحة على الساحل) كانت تُدوَّن في دفتر (كُتيِّب) الإرشادات البحرية الذي عُرِف باسم رهماني (رحماني)،[4] وضمَّ الجداول الفلكية، وخطوط العرض، ومعلومات عن الرياح والسواحل والشعاب المرجانية، وكل ما يحتاج الرُّبّان إلى معرفته.

وكان المقدسي[5] (380هـ/990م) هو أوَّل مَنْ أشار إلى الرهماني، بقوله: "... صاحبت مشايخ وُلِدوا، ونشأوا من ربانيين،[6] (ربابين، مفردها رُبّان)، وأشاتمة (مفردها أشتم)، ...،

---

(1) السالمي، المعجم، ص369.

(2) شهاب، الملاحة، ص85.

(3) حوراني، العرب والملاحة، ص278-280.

(4) يُعرَف أيضًا باسم الرحمانية؛ وهو سجل استخدمه البَحّارة بوصفه دليلًا للملاحة. ويُعتقَد أنَّ هذا الاسم هو تعريب لكلمة (رهمانغ) أو كلمة (رهنامه) بالفارسية، ومعناها كتاب الطريق؛ فلفظة (راه) تعني الطريق، ولفظة (نامه) تعني الكتاب. للمزيد من التفاصيل عن الرحمانيات. ينظر: العريمي، بدر بن ناصر، مصنفات الملاحة البحرية عند العمانيين خلال القرنين التاسع عشر والعشرين (الرحمانيات أنموذجاً)، رسالة ماجستير، كلية الآداب والعلوم، قسم التاريخ، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان، أيار (مايو) 2019م. ينظر أيضًا: الطابور، عبد الله علي. رحمانيات البَحّارة. مقال منشور في جريدة الخليج بتاريخ 9 آب (أغسطس) 2012م.

(5) المقدسي، أحسن التقاسيم ،ج1، ص10. الرابط الإلكتروني:
https://shamela.ws/book/23696/11 (اطُّلِع عليه بتاريخ: 12 نيسان (أبريل) 2023م).

(6) (رُبّان) ابن منظور. لسان العرب، ج13، ص175. ذكر المقدسي في أواخر القرن العاشر الميلادي أنَّ جمع كلمة (رُبّان) هو (ربانيين). المقدسي، أحسن التقاسيم، ج1، ص10. في حين جمعها شهاب على ربابنة في كتابه (أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي). ينظر مثلًا الصفحة (112) والصفحة (118)، وجمعها أحيانًا على ربابين كما في الصفحة (136). ينظر: شهاب، حسن صالح. أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، سلسلة كتاب الأبحاث (5)، مركز الدراسات والتوثيق، رأس الخيمة، الإمارات العربية المتحدة، 1422هـ/2001م. أمّا أحمد بن ماجد فجعل جمعها ربابين. ينظر الصفحة (112) والصفحة (118) من كتابه الإلكتروني الصادر عن اليونسكو:

ووكلاء، وتُجّار. ورأيتهم مِنْ أبصر الناس به، وبمراسيه، وأرياحه، وجزائره، فسألتهم عنه، وعن أسبابه وحدوده، ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها، ويُعوِّلون عليها، ويعملون بما فيها"[(1)].

وفيما يخصُّ عدد المرشدات الملاحية (الرحمانيات) العربية القديمة التي عُرِفت أيام أحمد بن ماجد، فهو محدود جدًّا، وأشهرها دفتر (رحماني) الذي ألَّفه محمد بن شاذان، وسهل بن أبان، وليث بن كهلان، وقد وصفهم أحمد بن ماجد بالليوث الثلاثة.[(2)] وكذلك اطَّلع أحمد بن ماجد على دفتر (رحماني) بخط إسماعيل بن حسن بن سهل بن أبان، وهو حفيد سهل بن أبان. ويعود تاريخ نسخ هذا الدفتر إلى عام 580هـ؛ أيْ إلى ما قبل عصر أحمد بن ماجد.[(3)]

لقد أدرك أحمد بن ماجد الأهمية الكبيرة لدفتر (رحماني)، حتى إنَّه نظم قصيدة في مدح الليوث الثلاثة أصحاب هذا الدفتر، في عصر الخلافة العباسية؛ فقد كان من بين الكتب الملاحية الأُخرى التي ما فَتِئت تُرشِد البَحّارة العرب حتى أيام أحمد بن ماجد. وممّا قاله أحمد بن ماجد عن هذا الدفتر أنَّه كان يفتقر إلى وجود خرائط[(4)].

وقد جَرَت العادة أنْ يجمع الرُّبّان أو القائد الذي يتولّى مسؤولية قيادة السفينة الإرشادات الملاحية من مختلف الرحمانيات المُتوافِرة؛ بُغْيَةَ استخدامها شخصيًّا، وتدوينها بخط يده أو بخط يد غيره إنْ كان أُمِّيًّا، وباللهجة التي يفهمها هو وزملاؤه، ثمَّ يضيف إليها تجاربه الملاحية التي تحقَّق من صِحَّتها.

---

https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n83/mode/1up?view=
لتعرُّف المزيد عن الرُّبّان، وشروط تعيينه، وخبراته، ينظر: عبد العليم، الملاحة ، ص174-177. وكذلك ورد لقب (رُبّان) (rubao) في كتاب (أقوال ألفونسو دي البوكيرك) (Afonso de Albuquerque) (ت: 1515م)، وكان يُطلَق على الضبّاط البرتغاليين أثناء وجودهم على سواحل البحر الأحمر. وقد نُشِر كتاب (أقوال ألفونسو دي البوكيرك العظيم (The commentaries of the great Afonso Dalboquerque) على يد ابن ألفونسو دي عام 1557م. ينظر:

Albuquerque, Afonso de. The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, Second Viceroy of India. Translated from the Portuguese Edition of 1774. Cambridge University Press 2010.

(1) المقدسي، أحسن التقاسيم، ج1، ص10.

(2) ذكر أحمد بن ماجد أنَّ علوم البحر قد تطوَّرت على أيدى ربابنة البحر المشهورين، أمثال: محمد بن شاذان، وسهل بن أبان، وليث بن كهلان، واضعًا نفسه بين هؤلاء الربابنة الأوائل؛ إذ قال بتواضع إنَّه رابعهم. وقد جاء ذلك في المخطوط الذي سمّاه ابن ماجد (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد). وهو يُعَدُّ أهم وثيقة في الجغرافيا الفلكية والملاحية وصلتنا من العصور الوسطى، وتُعْزى أهميته إلى كونه أقدم الوثائق الجيِّدة التي نعرفها، والتي تناولت علم الملاحة وفنون الإبحار في البحار الجنوبية بين الساحل الشرقي لإفريقيا وبلاد الصين، فضلًا عن ذكرها أوَّل مَرَّة اسمًا لعلم جديد، هو علم البحر بمعناه الواسع الذي يُعرَف اليوم بعلم الأقيانوجرافيا. لتعرُّف المزيد عن ذلك، ينظر: مجلَّة عربيات الدولية. الرابط الإلكتروني: https://www.arabiyat.com/content/history/1813.html
أطلع عليه في 20 حزيران (يونيو) 2023م

(3) حوراني، العرب والملاحة، ص281؛ شهاب، حسن، أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، ص59، 65-68.

(4) المرجع نفسه، ص59.

يُذكَر أنَّ المعلومات الملاحية كانت تُتناقل بين رجال البحر، ومن جيل إلى آخر، عن طريق المنظومات والأراجيز (مفردها أرجوزة؛ وهي القصيدة المنظومة على بحر الرجز) أكثر من تناقلها عن طريق الرحمانيات. ولا يفوتنا في هذا المقام القول بوجود مصدر آخر للمعلومات الملاحية، هو الحلقات التي كانت تُعقَد في خانات البنادر، وعلى ظهور السفن في المراسي، ويتناظر فيها كبار الربابين. وقد لاقت المنظومات والأراجيز استحسانًا وقبولًا واسعًا؛ نظرًا إلى سهولة حفظها وروايتها. ويشار إلى أنَّ النتاج الشعري لأحمد بن ماجد في علم الملاحة يفوق نتاجه النثري الذي اقتصر على كتاب (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد)، وكتاب آخر مفقود، ورد ذكره في قصيدته التي حملت اسم الذهبية، وأُشير إليه في كتاب (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد) المذكور آنفًا، علمًا بأنَّ باكورة مُؤلَّفاته الملاحية كانت منظومة شعرية بعنوان (الحاوية).[1]

وقد استخدم البَحّارة العُمانيون دفتر البحرية المعروف باسم رهماني (رحماني) بوصفه دليلًا للملاحة أو كُتيِّبًا للإرشادات أثناء سفرهم[2].

3.3.2 إسهامات العُماني أحمد بن ماجد في علم الملاحة.

ورث أحمد بن ماجد عن أبيه (رُبّان البرين) وعن جَدِّه محمد بن عمرو خبراتهما الطويلة في مجال الملاحة البحرية؛ إذ تُقدَّر خبرة جَدِّه وحدها بنحو (40) عامًا. وقد استفاد أحمد بن ماجد من جميع تجاربهما وخبراتهما في الملاحة، وزاد عليها خبرته الشخصية.[3] وكذلك استفاد ممّا جاء في أرجوزة والده الألفية التي حملت اسم الحجازية، إلى جانب الأراجيز (مفردها أرجوزة؛ وهي القصيدة التي تُنظَم على بحر الرجز) والرهمانيات (الرحمانيات) المُتوافِرة في عهده.[4]

وقد أسهمت البيئة التي نشأ فيها أحمد بن ماجد في رسم ملامح شخصيته وثقافته؛ إذ أُوتي منذ صِباه حظًّا لا بأس به من علوم اللغة، وقواعد الكتابة والقراءة، والثقافة الأدبية.[5] وقد تتلمذ أيضًا على أيدي شيوخ كبار أَثْروا حصيلته المعرفية، لا سيَّما في مجال العلوم الملاحية، وكان من

(1) شهاب، حسن، أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، ص67.
(2) حوراني، العرب والملاحة، ص278-280.
(3) نفسه، ص343-344.
(4) نفسه، ص32 .
(5) شهاب، حسن، أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي ، ص31.

أشهر هؤلاء الشيوخ ابن الهيثم الذي ذكره أحمد بن ماجد في قصيدته (ميمية الأبدال).[1] يضاف إلى ذلك كله حضور أحمد بن ماجد أكثر من (20) حلقة من حلقات الدرس التي كانت تُعقَد في خانات الموانئ أو على ظهور السفن، ويتناظر فيها شيوخ علم البحر في المسائل الدقيقة العويصة من علوم الملاحة[2].

وما إنْ تمكَّن أحمد بن ماجد من نيل درجة (مُعلِّم)، وهي أعلى درجة في سُلَّم العمل البحري، حتى أصبح بهذا اللقب صاحب القول الفصل في تسيير المراكب في البحار الخطرة.[3] وقد أطلق عليه رفاقه لقب (مُعلِّم بحر الهند)، وأطلق عليه البرتغاليون لقب (almirante)؛ أيِ الأميرال أو أمير البحر[4].

1- النتاج المعرفي لأحمد بن ماجد في علم الملاحة:

فيما يأتي أهم إسهامات أحمد بن ماجد في علم الملاحة:

أ. اكتشاف قياسات للنجوم لم تكن معروفة من قبلُ بعد طول تأمُّل في النجوم ورصد لمواقعها وحركاتها، والاستدلال بها على المواقع الصحيحة للمراسي والرؤوس (القمم المرتفعة على السواحل) وغيرها، ومعرفة الدير (مفردها ديرة) الصحيحة؛ أي الخطوط البحرية لكثير من الأماكن التي اختلف فيها البَحّارة. وكذلك تنظيمه رحلات محفوفة بالمخاطر والتحدِّيات أيام كهولته لم يسبقه إليها أحد، وذيوع صيته بوصفه أمهر مَلّاح في أوساط الشعوب البحرية المُطِلَّة على المحيط الهندي والمُتفرّعة منه[5].

ب. التحقُّق من اتجاهات الطرق البحرية في الخليج البربري (خليج عدن) وضبطها، لا سيَّما الديرة البَرِّيَّة لساحل الصومال؛ أيِ الخط البحري المحاذي لاتجاه بَرِّ الصومال، والمطالق بينه وبين ساحل بلاد العرب الجنوبي. والمطالق هي الطرق البحرية من بَرٍّ إلى بَرٍّ آخر مُنفصِل عنه، وقد شرح ذلك في قصيدته التي تحمل عنوان (الخليج البربري).[6]

---

(1) نفسه، ص32، 165، هامش 24.
(2) ابن ماجد، أحمد. الفوائد ، ص235.
(3) شهاب، حسن، أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، ص87.
(4) أمير الورد، باقر. معجم علماء العرب، تحقيق: كوركيس عواد، ط1، عالم الكتب - مكتبة النهضة العربية، القاهرة: 1986م، ص59. (سيشار إليه لاحقًا: أمير، معجم.)
(5) شهاب، أحمد بن ماجد ، ص34-36.
(6) نفسه، ص72.

ج. ضبط اتجاهات الطرق البحرية بين شرق إفريقيا (من رأس جردفوي (أو جردفون) إلى سفالة على ساحل موزمبيق اليوم) وكلٍّ من ساحل بلاد العرب الجنوبي، وساحل الهند الغربي، وشرحها في قصيدته (أرجوزته) التي تحمل عنوان (السفالية)[1].

د. قياس ارتفاع الكواكب باستخدام عيدان أو خشبات، وعددها عند ابن ماجد (12) عودًا مُوزَّعةً على (3) مجموعات، وفي كل مجموعة (4) عيدان: (4) كبيرة، و(4) مُتوسِّطة الطول، و(4) صغيرة. وينبغي في كل قياس أنْ يكون بين النجم وأعلى عود القياس مقدار خيط كحَدِّ السكّين، وكذلك بين سطح البحر عند الأُفق وأسفل العود[2].

هـ. تهذيب قواعد الملاحة وتطويرها، وبخاصة ما يتعلَّق بعلم القياس والاهتداء بالنجوم؛ فهي أهم قواعد الملاحة. أمّا في غيرها فقد أقرَّ بوجود مَنْ هم أعلم منه في ذلك من رؤساء البحر[3].

و. ترتيب الهداية والدلالة والقياسات على نجوم لم يسبقه أحد إليها؛ نتيجةً لطول تأمُّله في النجوم، ووضعه قياسات دقيقة للأماكن، وعلامات قرب البرور (مفردها بَرٌّ)، بحيث لا يُخطِئ مَنْ يعمل بها. وقد شرح ذلك كله في قصيدته التي تحمل عنوان (الذهبية)[4].

ز. عدم اقتناع ابن ماجد بصِحَّة الأزوام (مفردها زام، أو زامان)؛ وهي طول المسافات التي وضعها علماء الملاحة بين الأخنان (أيْ أجزاء الدائرة الأفقية للبوصلة)، وكذا عدد أصابع الأخنان (أيْ أجزاؤها) التي يسميها البحارة (ترفة، وجمعها ترفات)[5] المُطابِقة لتقسيمات دائرة البوصلة، التي يُحسَب بها طول المسافات عند القدماء، مثل: طول المسافة بين رأسي برين، أو بين ميناءين مُتقابِلين شرقًا وغربًا؛ إذ عَدَّ طريقتهم في القياس خطأً فاحشًا، وحذَّر الربابين أنْ يعتمدوا عليها في حساب المسافات، وضرب أمثلة على فسادها في كتابه (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد)،[6] مُبيِّنًا أنَّه اعتمد على القياس في (نتخة) البَرّ؛ أي عند إمساك البَرِّ، والوصول إليه.

ح. تأكيد أنَّ الإحاطة بمواسم الرياح والسفر[7] هي أهم ما يجب أنْ يتصف به قائد السفينة، وهو ما يُحتِّم عليه أنْ يكون عارفًا بكسور المواسم[1] وأنواع الرياح.

---

(1) نفسه، ص72.
(2) ابن ماجد، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ص236. ينظر أيضًا: شهاب، أحمد بن ماجد ، ص76.
(3) ابن ماجد، أ ، ص286. ينظر أيضاً: شهاب، أحمد بن ماجد ، ص78.
(4) ابن ماجد، أحمد. الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ص190. ينظر القصيدة في: شهاب، أحمد بن ماجد، ص78.
(5) المرجع والصفحة نفسها.
(6) شهاب، أحمد بن ماجد ، ص83، 262، 331.
(7) ابن ماجد، أحمد. الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ص339.

ط. تحديد بعض العلامات البَرِّيَّة بالوصف، مثل علامة رأس جبل جلفار التي يُستدَلُّ بها على المنطقة، مُؤكِّدًا أنَّ ذلك من اختراعه،[2] وكذلك اكتشافه ما يُعرَف بموجة الصليبي؛ وهي رياح دائمة لا تنقطع في الأقاليم الجنوبية، مثل الكوس في مدينة ظفار، الذي لا ينقطع من العام إلى العام؛ إذ تأتي هذه الرياح في أوقات مُتواتِرة، وهي رياح عاتية بحيث يُمكِنها اقتلاع رؤوس الدساتير[3] (مفردها دستور)؛ وهي خشبة يُربَط بها جوش الشراع.

ي. اعتماد ابن ماجد على قياس النجوم في إبحاره من كاليكوت إلى جُزُر ناج باري، خلافًا لإبحاره بين الجُزُر والسواحل والبرور (مفردها بَرٌّ) المُتقارِبة، كما في مضيق ملقا؛ إذ استدلَّ على الطريق بالنظر إلى الجُزُر والبرور، وما فيها من علامات، إلى جانب الاستدلال بأعماق البحر عن طريق المسبار (حبل مربوط بحجر، أو بقطعة من نحاس). ولهذا لم يكن مضطرًّا حينئذٍ إلى قياس النجوم وحساب الأزلام. وهذا لا ينطبق على البحار التي لا يُرى منها الساحل، والتي تخلو من الجُزُر والعلامات البحرية الأُخرى؛ إذ لا يُمكِن للرُّبّان في هذه الحالة تعرُّف اتجاهات خط رحلته من دون قياس النجوم. أمّا في حال احتجاب السماء بالسحاب، كما حدث مع ابن ماجد وهو في طريقه من جنوب الهند إلى جُزُر ناج باري، فإنَّه لا يُمكِن الاستدلال بالأوزام إلّا إذا كانت الرياح ملائمة للمجرى الذي يسافر فيه، وإلّا فإنَّ عدد الأوزام يزداد؛ أيْ تزيد المُدَّة[4].

ك. تقديم ابن ماجد وصفًا مُفصَّلًا لأخنان (مفردها خُن) الطرق التي يُبحِر فيها، وعلاماتها، وما حولها من الجُزُر والبروز الأصلية (المعالم الطبوغرافية المرتفعة)، والمياه، وأعماقها، وألوانها، والقياسات، وأوزام الجري (الإبحار) في الأخنان[5].

ل. وصف ابن ماجد في قصيدته (السفالية) ثلاثة طرق بحرية من ساحل الهند الغربي والسند وعُمان عبر قلهات إلى ساحل إفريقيا الشرقي؛ من رأس جردفوي (أو جردفون) إلى جنوب سفالة على ساحل موزمبيق اليوم، وبالعكس. وكذلك وصفه الطرق بين ساحل إفريقيا الشرقي والجُزُر المجاورة له، والقياسات والعلامات الخاصة بهذه الطرق، فضلًا عن وصف طريق الساحل الإفريقي الغربي إلى المغرب، والخروج منه إلى وصف ما يُسمّى الجُزُر الخالدات، ثمَّ بلاد الفرنج (رُبَّما المقصود هنا البرتغال)، وغيرها من البلدان

---

(1) هي الأوقات الضيِّقة المُتبقِّية من مواسم الرياح المنتظمة. ومن ثَمَّ، فقد يصل مركب إلى المكان الذي يقصده برياح لا يصل بها إليه مركب آخر تأخَّر موعد إبحاره؛ وذلك بسبب هبوب الرياح المُعاكِسة لمجراه قبل الوصول إلى المكان المنشود. شهاب، أحمد بن ماجد، ص84.

(2) ابن ماجد، الفوائد ، ص252.

(3) نفسه، ص191. ينظر أيضًا العلامات البحرية في: شهاب، أحمد بن ماجد، ص85-86.

(4) شهاب، حسن، أحمد بن ماجد ، ص107.

(5) شهاب، حسن، أحمد بن ماجد ، ص110.

الشمالية، وصولًا إلى سواحل الصين، وذلك نقلًا عن الكتب الجغرافية العربية التي اطَّلع عليها ابن ماجد، ووضع ذلك كله في فصل (دورة البحر بجميع الدنيا) أو (دورة الأرض) في كتابه (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد).[1] والحقيقة أنَّ هذا الكتاب مفيد جدًّا للبَحّارة؛ إذ إنَّه يُقدِّم كثيرًا من الإرشادات والمحاذير لمَنْ سيسلك هذه الطرق، ويمدُّه بمعلومات عن النجوم والقياسات والعلامات، حتى عن أسماء الطيور التي هي علامات في بعض المناطق، مثل بَرّ الصومال الذي من علاماته أيضًا الحيتان وثعابين الماء.

م. وصف ابن ماجد الطريق البحري من عُمان إلى ساحل إفريقيا، وبيانه أنَّ الانطلاق من قلهات وبقية مراسي ساحل عُمان الجنوبي الشرقي، المعروف عند البَحّارة باسم بَرِّ الأطواح، إلى بَرِّ الصومال يكون على النحو الآتي:[2] من قلهات إلى رأس الحَدِّ، وهو أقرب رأس من بلاد العرب إلى الهند، ويُسمّى أيضًا الجمجمة، والتحذير من رياح البنات التي تهبُّ أيام الشتاء من ناحية الشمال؛ لأنَّها قد تُبعِد البَحّار عن مجراه إلى الجنوب من الرأس. ومن شرقي رأس الحَدِّ يبدأ الإبحار في اتجاه جزيرة مصيرة، ومنها إلى أيِّ نقطة في البَرّ الإفريقي. والمجرى الآخر من بَرِّ الأطواح يكون مباشرة إلى جزيرة سقطرة. وكذلك وصف ابن ماجد الطرق من جُزُر القمر إلى الساحل الإفريقي، وذكره مواسم السفر المناسبة لذلك[3].

ن. تقديم ابن ماجد أكثر من (40) عملًا مكتوبًا،[4] أبرزها: (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد) الذي يُعَدُّ أهم كتبه، و(رسالة قلادة الشموس واستخراج قواعد الأسوس)[5]، و(تحفة الفحول في تمهيد الأصول)، و(العمدة المهدية في ضبط العلوم البحرية)، و(المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر)، و(القصيدة الهمزية)، و(الأرجوزة السبعية)، و(كتاب الفصول)، و(كتاب المِلَل)، و(شرح الذهبية)، و(حاوية الاختصار في أصول علوم البحار).

4.3.2 الملاحة الصينية.

(1) لتعرُّف الشعر الذي يتضمَّن ذلك: شهاب، أحمد بن ماجد ، ص113-117.
(2) نفسه، ص123.
(3) لتعرُّف المزيد عن الطرق التي وصفها ابن ماجد في أرجوزته (السفالية)، ينظر:شهاب، حسن، أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، ص113-161.
(4) فارس، محمد. موسوعة علماء العرب والمسلمين وأعلامهم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1974م، ص49. (سيشار إليه لاحقًا: فارس، موسوعة).
(5) رُبَّما من أعمال زميله سليمان بن أحمد بن سليمان المهري (ت: 961هـ/1554م)؛ فقد كان بَحّارًا وفلكيًّا، ولُقِّب بـ(مُعلِّم البحر).

تطوَّر فنُّ الملاحة البحرية الصينية منذ انتهاء عهد أُسرة هان الشرقية (25-220م) حتى عهد أُسرة يوان خلال سبعينيات القرن الثالث عشر الميلادي، حيث شهد التاريخ الصيني عددًا من حالات المَدِ والجَزْر في مراحله التاريخية، وارتبط بعلاقات ومصالح تجارية وسياسية مع ممالك ما وراء البحار، وبخاصة تلك التي تقع على الطريق البحري وصولًا إلى الخليج الفارسي.

والشيء نفسه ينطبق على تقنيات الملاحة؛ إذ شهدت تطوُّرًا ملحوظًا على مدار عهود من حكم بعض الأُسر الصينية، مثل أُسرة تانغ وسونغ. فقد وثَّقت مصادر التأريخ الصينية زيارة السفن الصينية إلى مناطق في شبه الجزيرة العربية، مثل عرن وظفار، أظهرت اهتمامًا كبيرًا بالمُؤلَّفات الجغرافية الصينية التي تناولت جغرافية المناطق، والملاحة الفلكية، وتقنيات بناء السفن. وقد مثَّل أسطول الكنز (أسطول تشنغ خه) خير مثال على ذلك؛ إذ إنَّه اعتمد تقنية تحديد المواقع وسط المحيط باستخدام علم الفلك، واستخدام النجوم وسيلة للقياس، واستخدام البوصلة المغناطيسية في تحديد اتجاه السفن، وتوظيف علم الفلك في تحديد خط العرض الذي تقف عنده السفن[1].

وقد استعان تشنغ خه (Zheng He) (1371-1433م) في رحلاته السبع بتقنية الملاحة المُتوافِرة في عهده، ومن بينها: الملاحة الفلكية، والبوصلة، وحساب المسافات بين الجُزُر. وكان يحرص قبل الشروع في رحلاته على تحديد خطوط المواصلات البحرية الرئيسة والفرعية، والمناطق الغربية للقارة الآسيوية، ورسم خطوط رحلاته الأولى بين العديد من المناطق، مثل: تشامبا (فيتنام)، وجافا (جاوا)، وباليمبانج، وإندونيسيا، وملقا فيماليزيا، وأرو في إندونيسيا، و سومطرة، و لامبري، و سيلون (سيرلانكا)، و كولام و كوتشين و كلاكوت في الهند، وجُزُر المالديف[2].

وصلت رحلات تشنغ خه (Zheng He) إلى غرب آسيا، ومناطق في شرق إفريقيا، مرورًا بعدد من الموانئ والمدن، مثل: هرمز، ومقديشو، و مايليندي، وعدن في اليمن، و الأحساء، ومكَّة المُكرَّمة. وقد بلغ عدد خطوطه الملاحية الرئيسة (56) خطًّا، وبلغ طول الطرق لهذه الخطوط (15000) ميل. ونظرًا إلى خبراته الملاحية المُمتَدَّة؛ فقد استحدث خطوطًا وطرقًا تجاريةً، بدءًا بغرب المحيط الهادي، ومرورًا بالمحيط الهندي، وانتهاءً بالساحل الشرقي والساحل الغربي لإفريقيا.[3]

---

(1) ليويينغ، طريق الحرير، ج2، ص141.
(2) الهاجري، تشنغ خه، ص 125.
(3) لمزيد من التفاصيل، ينظر: جرس، حماده محمد. عندما كان المحيط الهندي بحيرة صينية: المستكشف العظيم المسلم تشنغ خه. كاسل الحضارة والتراث، 2019م؛ الهاجري، علي. تشنغ خه إمبراطور البحار الصيني، جامعة حمد بن خليفة، الدوحة، 2020م. ما تشينغ شنغ. قومية في تقاطع الحضارات: قومية

1- الإبرة المغناطيسية:

إبرة المغناطيس، كما يُسمّيها العرب، هي الأساس الذي قامت عليه البوصلة المغناطيسية، وبفضلها تقدَّمت فنون الملاحة في الصين تقدُّمًا عظيمًا. وقد ذكر سبيك (Speck) أنَّ أقدم إشارة إليها في المصادر الصينية تعود إلى النصف الثاني من القرن الثالث الميلادي[1]، ثمَّ ذكرتها المُدوَّنات الصينية بعد ذلك في مواضع عديدة.[2] أمّا بيزلي[3] (Beazley) فقال إنَّ الصينيين قد استخدموها في أسفارهم البحرية البعيدة من ميناء كانتون (Canton) إلى سواحل ملابار (Malabar) في القرن الثالث الميلادي.

وبحسب المُؤرِّخ الصيني، [4] فقد عُرِفت هذه الإبرة عند الصينيين قديمًا باسم الإبرة المشيرة إلى الجنوب، ثمَّ تعلَّم العرب منهم استخدامها في أسفارهم البحرية إلى الصين في القرن الثاني عشر الميلادي، وذلك أثناء الاحتكاك بهم تجاريًّا في بحر الصين وسواحل الهند. أمّا الجغرافي أبو الفداء (ت: 732هـ/ 1331م) فقال إنَّ استعمالها كان شائعًا في الشرق والغرب[5].

لقد قدَّمت هذه الإبرة المغناطيسية خدمات جليلة للبَحّارة والتُّجّار العرب أثناء رحلاتهم البحرية والتجارية؛ إذ أرشدتهم إلى الطرق البحرية الصحيحة، وسهَّلت لهم سُبُل التنقُّل بين البحار والمحيطات؛ ما أسهم في تطوُّر الحركة التجارية البحرية بين الصين والعرب، مُمثَّلًا في زيادة عائدات الرسوم والضرائب والإيرادات الحكومية الصينية.

وقد تناقلت بعض المُؤلَّفات خبرًا تزعم فيه أنَّ الفرنجة هم أصحاب الفضل في اختراع الإبرة المغناطيسية، وهو ما دحضه كثير من العلماء؛[6] إذ نوَّه المُؤرِّخ الصيني بأنَّ أهل أوروبا تعلَّموا استخدام الإبرة المغناطيسية من العرب عن طريق البرتغاليين، وذلك عندما وصل فاسكودا غاما (Vasco da Gama) عام 1398م إلى ماليندي (Malindi) على ساحل إفريقيا الشرقية عبر طريق رأس الرجاء الصالح، ثمَّ ضَلَّ سبيله إلى الهند، فهبَّ رُبّان عربي لنجدته، بأنْ أرشده

هوي الصينية، دار النشر باللغات الأجنبية، 2016م. سنعرض سيرته مُفصَّلةً في الفصل الثالث من الأطروحة.

(1) Spekes, E., Handelsgeschichte des Alterthumes.(in German) P. I, p. 29, 209.

(2) Parker, Edward Harper. A Short Journey in Sz Ch’uan. China Review. Vol. 18 (9.5) (1881). Published by China Mail Office (1872-1901). p. 197.

(3) Beazley, Raymond. The Dawn of Modern Geography: A History of Exploration and Geographical Science. Forgotten Books. London 2017, p. 490.

(4) الصيني، العلاقات، ص137.

(5) نفسه، ص309.

(6) الصيني، العلاقات، ص310.

إلى طريق الهند. وقد لاحظ فاسكودا غاما أنَّ هذا الرُّبّان كان يحمل معه خريطة مُفصَّلة عن البحار والأدوات التي تتعلَّق بالأسفار البحرية، ومن بينها الإبرة المغناطيسية [1].

من جانب آخر، تأخَّر استخدام الإبرة المغناطيسية في البوصلة البحرية (compass)؛ فقد رأى حوراني أنَّه لم يَرِدْ ذكر لاستخدامها في البوصلة البحرية قبل نهاية القرن الحادي عشر الميلادي[2]، مُبيِّنًا أنَّ أوَّل إشارة للبوصلة في موسوعة صينية تعود إلى عام 1135م، وأنَّ مُؤلِّف الموسوعة أوضح أنَّها تتكوَّن من سمكة خشبية (شريحة من الخشب على شكل سمكة) تطفو على سطح الماء، ويوضَع فوقها مغناطيس، فيكون فم السمكة في اتجاه القطب الشمالي، وذيلها في اتجاه القطب الجنوبي[3].

وهكذا أصبحت الإبرة المغناطيسية، أو البوصلة المغناطيسية، آلة لا يُمكِن الاستغناء عنها في الأسفار البحرية، وثمرة من ثمار العلاقة التجارية بين الصين والعرب في القرون الوسطى.

2- وحدة قياس ارتفاع النجوم:

استخدم الصينيون عرض الأصابع بوصفه وسيلة لقياس تدرُّجات الارتفاعات. وهذا يُماثِل ما استخدمه العرب والفُرْس، وعبَّروا عنه بالإصبع. ويُعَدُّ أحمد بن ماجد أوَّل مَنْ قاس الارتفاع بوحدة الإصبع عام 1475م تقريبًا، وكانت هذه التقنية في قياس الارتفاعات معروفة زمن رحلات تشنغ خه (Zheng He) (1405-1433م)؛ ما يدلُّ على وجود حركة نشطة من التبادل التجاري والثقافي بين العرب والصين آنذاك. وقد تمكَّن الصينيون أيضًا من قياس ارتفاع النجوم باستخدام أدوات مُعيَّنة زمن أُسرة يوان (Yuan Dynasty) (1279-1368م)، وأُسرة مينغ (Ming) (1386-1644م).

وكان تيبس (Tibbetts) قد أجرى دراسة على سفينة فيها (3) صوارٍ، وتضمَّنت عقد مقارنة بين الصينيين والعرب من حيث طريقة قياس ارتفاع النجوم. وقد توصَّل في دراسته إلى أنَّ الصينيين لم يراعوا في قياس ارتفاعات النجوم تحديد مواقع خلال مُدَد مختلفة من الليل كما كان يفعل العرب، وأنَّ الرسوم الصينية لم تحفل بالتاريخ وسنة الرصد، خلافًا للعرب الذين حرصوا على تدوين التاريخ، واليوم، والساعة، وموقع الأجرام في السماء، مع تسمية الموقع الصحيح

---

(1) الصيني، العلاقات ، ص309.
(2) حوراني، العرب والملاحة، ص284.
(3) أجيوس، السفن الكلاسيكية، ص205.

للمنزل القمري، لكنَّهم لم يُوثِّقوا تلك المشاهدات برسوم بيانية، وإنَّما قصَروها على وصف الارتفاع بنصوص كتابية[1].

3- خرائط تشنغ خه (Zheng He) الملاحية:

تُعَدُّ خرائط تشنغ خه (Zheng He) الملاحية سَبْقًا وحدثًا مُهمًّا في مجال الاكتشافات الملاحية البحرية الصينية. وهي تبدأ من نانجينغ، وتقطع نهر اليانغتسي، ثمَّ تَغُذُّ السير نحو الجنوب حتى تصل بلاد ليوشان، مرورًا بشبه جزيرة تشوننان، وشبه جزيرة ماليزيا، ومضيق ملقا، وشيلانشان (سيرلانكا).

تنقسم الخطوط البحرية عند تشنغ خه (Zheng He) إلى خطين ملاحيين؛ أحدهما يعبر المحيط الهندي وصولًا إلى الساحل الشرقي لإفريقيا، والآخر يعبر بحر العرب من بلاد المالديق وصولًا إلى هرمز. وقد اشتملت الخرائط على رسوم مائية تقليدية صينية واضحة للجبال، والجُزُر، والجسور، والمعابد. وكانت كل خريطة تحوي أكثر من (350) اسمًا لأماكن على سواحل آسيا وإفريقيا، وتحوي أيضًا أسماء أكثر من (30) دولة، وتُظهِر أكثر من (56) خطًّا ملاحيًّا، فضلًا عن أرقام وعلامات إضافية تدلُّ على بيانات ملاحية[2]..

4- ضبط مواسم الإبحار:

أحسن الصينيون الاستفادة من الرياح الموسمية في تسيير سفنهم وإبحارها، وركَّزوا في ذلك على نوعين من الرياح الموسمية، هما:

أ. الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تهبُّ من شهر نوفمبر إلى شهر فبراير، وتدفع السفن من جنوب شبه الجزيرة العربية شرقًا إلى الموانئ الصينية والهندية.

ب. الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تُعرَف باسم الكوس أو قوسي باللغة السواحلية، وتتيح للسفن العودة من الساحل الإفريقي في شهري أبريل ومايو قبل تكوُّن الرياح الموسمية، أو مع نهايتها في شهر أغسطس. أمّا الإبحار في شهري حزيران (يونيو)

---

(1) Tibbetts, Arab Navigation in the Indian Ocean before the Portuguese. Vol. 42. 1981.

(2) الهاجري، تشنغ خه، ص125-127.

وتموز (ويوليو) فكان خطرًا جدًّا؛ لذا كان موسم الإبحار يعتمد بصورة خاصة على الساحل الغربي للهند[1].

وتأسيسًا على ذلك، كانت مواسم السفر تقوم على معرفة مواسم الرياح الملائمة لها. فمثلًا، كان للسفر من بلاد العرب وشرق إفريقيا إلى الهند موسمان؛ أحدهما في الربع الأخير من موسم هبوب الرياح الجنوبية الغربية، فيما يُعرَف عند البَحّارة باسم الديماني والتيرما. والآخر في الأيام الأولى من هبوب هذه الرياح، وهو موسم قصير لا تُبحِر فيه السفن إلى الهند إلّا من الموانئ القريبة إليها من بلاد العرب، مثل: موانئ حضرموت، وموانئ عُمان.[2] بعد ذلك يأتي موسم غلق البحر؛ أيْ موسم توقُّف السفر في المحيط الهندي بسبب اشتداد هبوب الرياح الجنوبية الغربية[3].

ثمَّ تعود السفن من الهند إلى بلاد العرب بالرياح الشمالية الشرقية، من دون أيّ غلق أو توقُّف مثل الذي تُحدِثه الرياح الجنوبية الغربية، ولكنَّ العواصف البحرية، أو الطوفانات كما سمّاها البَحّارة، كانت تكثر في موسم الرياح الشمالية الشرقية.

5- التقويم الشمسي:

اعتمد المَلّاحون في إبحارهم على التقويم الشمسي (ملحق 1)، وكان ذلك من التقاليد البحرية الفارسية؛ إذ تبدأ السنة عادةً بالنيروز الذي يمتاز بالاعتدال الربيعي (21 مارس)، حيث كان ينزلق ربع يوم، مع ضرورة تعديله ليُوائِم السنة الكبيسة كل أربع سنوات. وقد كان ابن ماجد على دراية بالتقويم القديم؛ لذا أدخل عليه بعض التعديلات ليتوافق مع مواسم الإبحار[4].

أمّا في مناطق المحيط الهندي فكان الحساب المُتعارَف عليه هو حساب عدد الأيام من النيروز. وبهذا الخصوص، قال النوخذة سعيد الفنه[5] من أهل صور، في رواية شفهية، إنَّ

(1) عبد الشريف، الدهو، ص183.
(2) شهاب، أحمد بن ماجد ، ص84.
(3) حدث أنْ سافر الإفرنج (البرتغاليون) في غلق الموسم (أيْ توقُّف سفر المراكب في بحر الهند)، فقام عليهم موج بحر سفالة، فانقلبت سفنهم رأسًا على عقب، فصارت أدقالها (يُركَّب عليها صاري السفينة) في الماء، وأجسامها فوقه، وغرق مَنْ في السفن: شهاب، أحمد بن ماجد، ص154.
(4) عبد الشريف، الدهو ص184.
(5) هو النوخذة سعيد بن محمد بن راشد آل فنة العريمي، صوري المولد (من ولاية صور العُمانية)، وُلِد عام 1916م. ينظر قائمة أسماء أشهر النواخذة العُمانيين، إعداد الباحث نصر البوسعيدي، ضمن سلسلة: عُمان عبر الزمان، في:
https://shabiba.com/article/116775-العمانيون-أول-أمة-في-التاريخ-تعبر-المحيط-الهندي

الربابين في عصرنا لا يُمكِنهم الإبحار من دون معرفة بالنيروز؛ فهو يُعَدُّ أحد أساسيات الملاحة البحرية[1].

خلاصة القول أنَّ نصوص الجغرافيين والرحّالة وتقارير فرق البحث الأثري للمواقع البَرِّيَّة والبحرية تشير إلى أنَّ بعض مستلزمات السفن العُمانية والصينية من مواد وهياكل تُستخدَم في صناعة السفن لم تختلف كثيرًا عن تلك التي وُجِدت في عُرض المحيط الهندي خلال العصر الوسيط؛ نظرًا إلى نشاط حركة السفر والتبادل التجاري البحري بين هذه الأطراف جميعًا؛ ما يُؤكِّد استخدامها المواد الأساسية نفسها مع اختلاف في النوعية. فمثلًا، شاع استخدام مادة الخشب من نوع الساج على طول سواحل المحيط الهندي، وكانت السفن العُمانية تُصنَع منه في الهند، ثمَّ تُحمَّل به أثناء عودتها إلى عُمان، في حين كان الاختلاف في بعض المواد المُنتَجة محليًّا في كلٍّ من عُمان والصين.

وبالمثل، تنوَّعت أساليب بناء السفن العُمانية والصينية بين المَخيطة والمسمارية، وخضع كلٌّ منها لبيئته الطبيعية، وقد فضَّل صُنّاع السفن العُمانيون اعتماد النموذج المُخيط من السفن في العصور الوسطى المَخيطة، وضربنا على ذلك مثلًا سفينة صحار التي شُيِّدت عام 1980م على غرار سفينة صحار التاريخية ذائعة الصيت، ضمن مشروع تتضمَّن الإبحار بها من مسقط إلى ميناء غوانزو (كانتون Gaungzhou)، وهو المشروع الذي نُفِّذ بتوجيهات من السلطان قابوس - رحمه الله- عام 1979م، وبه جابت سفينة صحار مختلف المناطق التي أبحرت إليها قديمًا وصولًا إلى وجهتها النهائية في الصين (ملاحق 4-7).

وفي سياق مُتَّصِل، أسهمت تقارير الاكتشافات الأثرية لبقايا السفن العُمانية والصينية المغمورة في المياه، التي تعود إلى الحقبة التي تناولتها هذه الدراسة، في تعرُّف التفاصيل الدقيقة لعمليات بناء السفن في كلٍّ من عُمان والصين، ومراحل التطوُّر التي مَرَّت بها هذه الصناعة، وما تفرَّدت به من تقنيات وطرائق ميَّزتها عن غيرها في مختلف أنحاء العالَم؛ إذ أدَّت الشواهد الأثرية من السفن الصينية دورًا مُهِمًّا في الكشف عن حقائق مثيرة تختصُّ بالمواد المُستخدَمة في صناعة تلك السفن، ومقدار الحمولة والسعة لكلٍّ منها، والطرائق المُتَّبَعة في صناعتها، مثل: سفينة غوانزو (الزيتون Quanzhou) التي تحطَّمت بعد عام 1272م بوقت قصير، وسفينة سنان (Sinan) التي عُثِر فيها على بضائع يعود تاريخها إلى عام 1367م. ويضاف إلى ذلك كله جُمْلَة من الشواهد الأُخرى التي جاءت بها الدراسة، مثل: تصوير (رسم) لسفينة صينية في الأطلس

(1) عبد الشريف، الدهو ص184.

الكتالوني يعود تاريخ بنائها إلى عام 1375م، وسفينة صينية أُخرى منقوشة على جدران معبد الخمير الرئيس الخمير الرئيس للبوذية (temple Khmer Buddhist) في مدينة أنغور شمال كمبوديا.

وكذلك أسهمت هذه التقارير في تقديم صورة واضحة جَلِيَّة عن مراحل صناعة السفن العُمانية والصينية، والعاملين فيها، والقائمين على شؤونها من لحظة الشروع في إنجازها إلى حين الإبحار بها، وهم طاقم السفينة الذي تتعدَّد صلاحيات كل فرد منه بحسب الصفة والوظيفة، مثل: الرُّبّان، والنوخذة، والبَحّار، والبنداري، والمُعلِّم، والأستاذ، والمُقدَّم، والكرّاني، والشقّاق، والقلّاف ضمن طاقم السفينة العُمانية. وصاحب البحر، وحافظ الديوان، وحافظ الميناء، والوكيل، والمقاتلون ضمن طاقم السفينة الصينية.

خلص الفصل إلى بيان فنون الملاحة، وأدواتها، ومراحل تطوُّرها في كلا الجانبين (العُماني، والصيني)، وكان أبرزها: الإبرة المغناطيسية والبوصلة اللتان استُخدِمتا في تحديد الاتجاهات المختلفة، والإسطرلاب الذي استُخدِم في تحديد مواقع النجوم، وأداة الكمال التي أمكن بها قياس موقع السفينة في البحر، فضلًا عن المعرفة العلمية بمواسم الإبحار العُمانية والصينية.

وكذلك أوضح الفصل الدور الفاعل لخرائط تشنغ خه (Zheng He) الملاحية في تنشيط حركة التجارة البحرية الصينية، وفي تطوُّر علم الملاحة الصينية. وبالمثل، فقد كشفت مُؤلَّفات أحمد بن ماجد في علم البحار عن كَمٍّ هائل من المعرفة النظرية والتطبيقية لعلم الملاحة، إضافةً إلى دفاتر الرحمانيات العُمانية التي أماطت اللثام عن خبايا تمرُّس نواخذة عُمان في علوم البحار وأسرارها؛ ما يُقدِم صورة ناصعة عن تطوُّر علم الملاحة لدى المَلّاحين العُمانيين. ولا شكَّ في أنَّ هذه المعارف والمُؤلَّفات قد ذلَّلت كثيرًا من التحدِّيات والصعاب التي كانت تعترض طريق البَحّارة والمَلّاحين، وزادت من درجة الوعي المعرفي لديهم، ونخصُّ بالذكر منها: إرشادات الملاحة التي كانت منارة يُستضاء بها أثناء السفر، وتقنيات الملاحة المختلفة التي لها تعلُّق بتحديد العلامات والإشارات، وضبط مواسم الإبحار على طول امتداد السواحل في طريق الحرير البحري الواصل بين عُمان والصين.

الفصل الثالث

الرحلات البحرية بين عُمان والصين

1.3 أولى الرحلات البحرية العربية المُدوَّنة عن الصين:

أبحر الرحّالة والتُّجّار العرب قديمًا إلى بلاد بحر فارس، وجنوب شرق آسيا من بلاد الصين، والهند، وتحديدًا قبل بعثة الرسول محمد صلّى الله عليه وسلَّم. وهذا يدلُّ على دراية العرب الواسعة بفنون الملاحة البحرية، وتمرُّسهم في ركوب أعالي البحار.

ثمَّ جاء الإسلام بتعاليمه السمحة، ورسالته الخاتمة للبشرية جمعاء، وسعى لتبليغها ونشرها في أقاصي البلاد، وحرص على بناء شبكة من العلاقات المُتنوِّعة مع عديد من الدول والأقاليم. ولهذا استمرَّ العرب والمسلمون يجوبون مختلف المناطق والأنحاء، ويُسيِّرون السفن والمراكب إليها، عاقدين العزم على إقامة علاقات وُدِّية رسمية معها تأخذ طابع السفارات المُتبادَلة، والعمل - في الوقت نفسه- على بناء تفاهمات اقتصادية معها تتمثَّل في البيع والشراء والمُبادَلات التجارية، وبخاصة مع الصين، والهند، إلى جانب بلدان أُخرى من جنوب شرق آسيا، لا سيَّما أنَّ الفتوحات الإسلامية وصلت إلى ما وراء نهر السند؛ ما أسهم في تدعيم أواصر التواصل الروحي والمادي مع شعوب هذه المناطق، بما في ذلك تعريفهم برسالة الإسلام السمحة، وتفسير مصادر التشريع لهم، وتعزيز حركة التبادل السلعي والتجاري مع شرق العالَم الإسلامي وغربه، وذلك عن طريق الموانئ العُمانية في صحار وظفار، والموانئ العراقية في الأبلة والبصرة، والموانئ الفارسية مُمثَّلةً بميناء سيراف وغيره.

وفي سياق مُتَّصِل، تكرَّر ذكر كلمة (السفينة) في القرآن الكريم أربع مَرّات، وجاءت كلمة (الفُلْك) في ثلاثة وعشرين موضعًا، مثل: قوله تعالى: **﴿رَبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾**[1]، وقوله عَزَّ وجَلَّ: **﴿أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ﴾**[2].

شهدت العلاقات التجارية بين بلاد بحر فارس والصين والهند نموًّا مُطَّرِدًا، وحركةً دؤوبةً، ونشاطًا ملحوظًا؛ ما حفَّز الرحّالة والعلماء والتُّجّار المسلمون، وكذا الصينيون، على تنظيم رحلات استكشافية وتجارية لبلدان بعضهم، وتضمينها كثيرًا من مشاهداتهم وانطباعاتهم، فضلًا عن تدوينها وتوثيقها.

إذن، لقد نشطت الرحلات التجارية والزيارات الدبلوماسية واستكشافات الرحّالة بين بلاد بحر فارس والهند والصين قبل مجيء الإسلام، ثمَّ زادت وتيرتها في العصور الإسلامية المُتتابِعة،

---

(1) سورة الإسراء، الآية 66.
(2) سورة لقمان، الآية 31.

لا سيَّما بعد وصول الفتوحات الإسلامية إلى مشارف الصين، وانفتاح الخلافة الأموية والعباسية على تلك البلدان، وإنشاء قنوات اتصال وتبادل تجاري مع بلاد الهند والصين.

وقد أسهم تبادل السلع بين هذه البلدان جميعًا في وجود نوع من التواصل المباشر مع شعوبها وأُممها في ظِلِّ الحاجة المُلِحَّة لهذه السلع. وقد حفلت نصوص المُؤرِّخين ومُدوَّنات الرحّالة والجغرافيين المسلمين بالحديث عن ذلك، وإنْ كان بنسب مُتفاوِتة؛ نظرًا إلى الاختلاف في اهتمامات كلٍّ منهم. ونذكر من هؤلاء تحديدًا: اليعقوبي (ت284هـ/897م)، والمسعودي (ت 346هـ/957م)، والمقدسي (375هـ/985م)، والإصطخري (ت400هـ/1009م)، وابن حوقل (ت467هـ/977م). وقد شملت كتابات هؤلاء الأنشطة، والعلاقات التجارية بين العرب والصين، ووصف الطرق التجارية (البَرِّيَّة والبحرية) التي كانت تربط بحر فارس ببحار الهند والصين وسواحلهما.

من العرب المسلمين الذين زاروا الصين، تاجر اسمه سليمان، لكنَّ المعلومات المُتوافِرة عن سيرته قليلة جدًّا، بالرغم من أنَّ ما كتبه في رحلته تلك يُعَدُّ من أقدم ما دُوِّن عن بلاد الهند والصين؛ إذ سافر مِرارًا إلى تلك البلاد للتجارة خلال القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي. وقد اهتم سليمان التاجر بوصف طريق الحرير البحري بين بحر فارس والصين، وتُعَدُّ مُدوَّناته عن تلك الرحلة من أدقِّ ما كُتِب عن المدن والموانئ التي يمرُّ بها هذا الطريق، والمسافات بينها، وطبيعة جغرافية المكان، والحياة السياسية والقانونية، وجوانب عديدة تختصُّ بالتنظيمات المالية، وأنماط العيش، والعادات والتقاليد الاجتماعية والدينية، وغير ذلك ممّا يُميِّز الصينيين عن بقية الأُمم الأُخرى في العصور الوسطى.

ومن ثَمَّ يهدف هذا المبحث إلى تأصيل رحلة سليمان التاجر، وما تضمَّنته من قضايا ومسائل وجوانب تخصُّ طبيعة هذه الرحلة، وما ارتبط بها من مستجدات ومشاهدات، وتفاصيل أخبارها التي تراوحت بين الواقعية والعجائبية عن بلاد الصين.

1.1.3 تأصيل رحلة سليمان التاجر:

بدايةً، فإنَّ مُدوَّنة رحلة سليمان التاجر الأصلية لم تجد طريقها إلينا، وإنَّما نقل تدويناتها أبو زيد السيرافي، ثمَّ وضعها في الكتاب الأوَّل الفريد، وهي في مُتناوَل الجميع اليوم. ويقال إنَّ أبا زيد السيرافي هو الذي وضع عنوان (سلسلة التواريخ) لرحلة سليمان التاجر، وكتب مُقدِّمتها المنشورة. ولكنْ، هل يُمثِّل متن مخطوط رحلة سليمان التاجر، المحفوظ في المكتبة الأهلية بباريس تحت رقم (2281)، مُجمَل التدوينات التي كتبها سليمان التاجر بنفسه؟ ما محتوى تدوينات سليمان التاجر التي تختصُّ بالصين، وتصف طريق الحرير البحري الواصل إلى الصين؟ ما القيمة المعرفية التي

نقلها عن الصين في مختلف المجالات (النُّظُم السياسية، والعادات والتقاليد الاجتماعية والدينية، وغير ذلك)، ولفتت انتباه الرحّالة إلى ما هو واقعي وعجائبي فيها؟

لم تذكر المصادر التاريخية معلومات كثيرة عن سليمان التاجر[1]، وما نعرفه عنه أنَّه كان رحّالةً وتاجرًا، وقال بعض الباحثين إنَّه عربي[2]. وما يهمُّنا في هذه العُجالة هو إحرازه قصب السبق في تقديم وصف قيِّمٍ ومُهِمٍّ للطريق التجاري البحري الذي يربط بحر فارس بالهند والصين[3]، حتى إنَّ ابن الفقيه (ت: 340هـ/951م) نقل على لسان سليمان التاجر معلومات وردت في مُؤلَّفه (كتاب البلدان)، وذكر أنَّها من كتاب سليمان التاجر[4].

وبالمثل، لم يتمكَّن المُتخصِّصون في أدب الرحلات، والمهتمون برحلة سليمان التاجر، من التوصُّل إلى أيِّ شيء من أصل مما دوَّنه سليمان التاجر عن رحلته بنفسه عام 237هـ/851م، وإنما وف رحلته دونها وصنفها أبو زيد السيرافي في حدود عام 304هـ/916م[5]، أي بعد حوالي سبعة عقود. أما أقدم مخطوط وصل إلينا يحتوي على نص تدوينات السيرافي نقلًا عن سليمان التاجر، محفوظ في مكتبة باريس الأهلية تحت رقم 2281، وفي ذيل متن المخطوط تاريخ عام 1011هـ (-1602م)، وتاريخ من نظر في المخطوط، أي راجعه، شخص مجهول ليس مذكورًا إلا اسمه الأوَّل (محمد)[6]، حيق يقول نص الذيل "نظر في هذا الكتاب الفقير محمد في سنة أحد عشر بعد ألف أحين الله عاقبتها... اللهم أغفر لكاتبه ووالديه والمسلمين"[7].

يحتوي هذا المخطوط على إضافات، مثل: المُقدِّمة، والعنوان (سلسلة التواريخ). وترى الباحثة أنَّ المُقدِّمة والعنوان رُبَّما كانا من إضافات أبي زيد السيرافي، أو أنَّ الإضافات قد تكون

---

(1) ليس لدينا معلومات عن نسبه وحياته. وقد وجد المريخي في النص المخطوطة رقم (6) إشارة إلى اسم سليمان التاجر، وكذا المُؤلَّفات الجغرافية التي استعانت بالكتاب، مثل (كتاب البلدان) لابن الفقيه. ينظر: ابن الفقيه. البلدان، ص11-13؛ المريخي، سيف الدين شاهين، عجائب الدنيا وقياس البلدان المنسوب لسليمان التاجر، ط1، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، : 2005م، ص16. (سيشار إليه لاحقًا: المريخي، عجائب الدنيا). لتعرُّف بعض المراجع الأجنبية التي أكَّدت نسبة الرحلة إلى سليمان التاجر كلا من بروكلمان، ينظر: بروكلمان، كارل. تاريخ الأدب العربي، ج4، ترجمة: عبد الحليم النجار، دار المعارف، دار المعارف، القاهرة: 1983م، ص238؛ كراتشكوفسكي، أغناطيوس يوليانوفتش. تاريخ الأدب الجغرافي العربي. ترجمة: صلاح الدين عثمان هاشم، ط2، دار الغرب، بيروت، 1987م، ص160، (وسيشار إليه لاحقًا: كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب)؛ المريخي، عجائب الدنيا، ص16، هامش 28؛ ذكر كراتشكوفسكي أنَّ ابن الفقيه ينسب القصص صراحةً إلى سليمان التاجر. ولهذا، فإنَّ مسألة تأليفه إيّاها لا يحوم حولها أدنى شك.

(2) ضيف، الرحلات، ص29. ينظر: المريخي، عجائب الدنيا، ص3.

(3) ضيف، الرحلات، ص16.

(4) ابن الفقيه، البلدان، ص66-68.

(5) المريخي، عجائب الدنيا، ص5.

(6) المريخي، عجائب الدنيا، ص24. ينظر صفحة المخطوط الأخيرة التي ورد فيها اسم (محمد) في: المريخي،عجائب الدنيا، ص86.

(7) ينظر الصفحة الأخيرة من المخطوط في: المريخي، عجائب الدنيا، ص86.

من عمل النسّاخ والمُحقِّق عام 1011هـ؛ ذلك أنَّ هذه الإضافات لا تمتُّ إلى نص الرحلة بصلة، وهو ما سنناقشه لاحقًا في هذا المبحث.

ويذكر المريخي [1] أنَ أوَّل طبعة مُتوافِرة عن المخطوط تعود إلى عام 1811م، وأنَّ الباحث الفرنسي رينو[2] هو مَنْ عمل على تحقيقها. بعد ذلك خضعت الرحلة لتحقيقات عديدة، حافظت جميعها على النص الأصلي للمخطوط من دون أيَّة إضافات، باستثناء تفسير معاني بعض الكلمات التي رُبَّما تكون غير واضحة للقارئ.

في بداية القرن (4هـ/10م)، أخذ أبو زيد الحسن بن عبد الله المرزبان السيرافي، المعروف بالقاضي (284-368هـ)، بتدوين نص رحلة سليمان التاجر على النحو الذي وصلنا اليوم [3]، فضلًا عن تذييل هذا النص بناءً على ما سمعه من قصص الرحّالة والتُّجّار في بحار الصين، لا سيَّما ابن وهب القرشي.

وُلِد أبو زيد السيرافي في مدينة سيراف عام 284هـ، لكنَّه غادرها قبل العشرين من عمره، قاصدًا عُمان، حيث تفقَّه فيها، ثمَّ انتقل إلى بغداد ليخلف القاضي أبا محمد ابن المعروف. كان أبو زيد السيرافي زاهدًا، وعاش مُدَّة من الزمن في البصرة، ثمَّ أصبح مُفتِيًا في جامع الرصافة[4] على مذهب أبي حنيفة مُدَّة خمسين عامًا، وقيل إنَّ الناس لم يجدوا في فتواه خطأ، أو زلَّة لسان[5]، وهو الحسن بن عبد الله بن المرزبان السيرافي، النحوي، وكان يسكن بغداد وتولى القضاء بها، وكان من أعلم الناس بنحو البصريين، وتُوفيِّ سنة ثمان وستين وثلاثمائة[6]. وفي بداية

---

(1) المريخي، عجائب الدنيا، ص 86

(2) Reinaud, Joseph Toussaint. Relation des Voyages faits par les Arabes et les Persans dans d'Inde et à la Chine dans le IXe siècle de l'ère Chrétienne. Texte Arabe Imprimé en 1811. Par les soins de Feu Langlès. Publié avec des corrections et additions et accompagné d'une traduction française et d'éclaircissements par M. Reinaud. Tome I. Introduction et traduction. [Tome II] Notes de la traduction et texte arabe.Paris.

(3) السيرافي، أبو زيد. رحلة السيرافي. تحقيق: عبد الله الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي: 1999م. (سيشار إليه لاحقًا: السيرافي، رحلة)، تحقيق: الحبشي؛ المريخي، مرجع سابق.

(4) الرُّصافَة أو الرَّصافَة: إحدى المناطق الإدارية شرق نهر دجلة، وهي واحدة من الأحياء التسعة القديمة لمدينة بغداد في العصر العباسي. المعهد العربي للحوث والدراسات، الحرب الأهلية في العراق، وقع وتصورات – دراسة استشراقية، الأردن 2006م، مجلة فيصل نور على الرباط التالي: https://www.fnoor.com/popups/print_window.aspx?article_no=7744 (أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م).

(5) لتعرُّف المزيد عن أبي زيد حسن السيرافي، ينظر: الريامي، كمال بن محمد. مشاهير الرحّالة العرب، ط1، دار كنوز للنشر والتوزيع، القاهرة: 2013م، ص19، (وسيشار إليه لاحقًا: الريامي، مشاهير).

(6) التوحيدي، أبو حيان. الإمتاع والمؤانسة. تحقيق: أحمد أمين وأحمد الزين، الناشر مؤسسة هنداوي، المملكة المتحدة، 2019م، ط1، ص42، هامش 37. ينظر رابط الكتاب:
https://www.hindawi.org/books/93861582/

القرن 4هـ/10م[1]، بدأ أبو زيد السيرافي يُدوِّن قصص هذا الرحّالة، مُقدِّمًا نص الرحلة بالسَّمْت المعروف اليوم[2].

لم يكن أبو زيد السيرافي رحّالةً أو عالِمًا، بل كان مهتمًّا بمثل هذه القصص، ومُفسِّرًا لها، لا سيَّما أنَّه كان سهلًا جمع روايات كثيرة عنها في البصرة وغيرها. وقد التقى به المسعودي عام 302هـ[3]، وهو لقاء مُهِمٌّ؛ لِما سيعقبه من نقل للأخبار والقصص العجائبية عن الرحلات البعيدة والطويلة، مثل رحلة سليمان التاجر التي هي موضوع هذا المبحث؛ نظرًا إلى أهميتها في التوثيق والتأريخ لحقبة العلاقات العربية الصينية المُبكِّرة.

2.1.3 تدوينات سليمان التاجر عن الصين بين الواقعية والعجائبية.

يُعَدُّ سليمان التاجر من قدامى الرحّالة الذين عُرِفوا برحلاتهم إلى الصين، وبرواياتهم الطريفة عن البلدان التي زاروها. ورُبَّما مثَّل وصفه للطريق التجاري البحري الواصل بين الخليج العربي والشرق الأقصى في الهند والصين أقدم ما وصلنا من تدوينات الرحّالة العرب ؛ إذ تعود تدويناته إلى عام 237هـ/851م. وهي التدوينات التي تلقَّفها أبو زيد السيرافي، ومحَّص روايتها، وجعلها موضوع الكتاب الأوَّل الذي يحمل اسمه[4].

تتضمَّن تدوينات سليمان التاجر كَمًّا كبيرًا من المعلومات عن الطريق البحري بين عُمان وبحر فارس من جانب، وبين الصين والهند من بلاد شرق آسيا من جانب آخر. وهي تتضمَّن كذلك ذكرًا لأهم ملوك العالَم، والمدائن، والجيش، والجغرافيا، وعلوم البحار، والجبال، والأنهار، والجُزُر، وأنواع الطعام والشراب، ومواضع الماء العذب على الطريق من بحر فارس إلى الصين، والحيوانات، والأسماك، والصِحّة والدواء، والجانب الديني، والمعاملات المالية لأهل الصين مثل النقود المُستخدَمة، والضرائب، والواردات، ومعاملة الصين للأجانب، والضريبة الزراعية للأرض، ومراقبة الأسعار في الأسواق، والديون، والجانب الأمني، مثل: إصدار بطاقة (أو كتاب) تعريف الشخصية، وبطاقة (أو كتاب) حصر الأموال والمتاع، وكذلك طبيعة البنيان، ومجموعة من العادات والتقاليد الاجتماعية الصينية.

(أطلع عليه بتاريخ 27 تموز (يوليو) 2023م).

(1) السيرافي، أبو زيد حسن، الموسوعة العربية الميسرة (موسوعة شبكة المعرفة الريفية)، 1965م.

(2) المريحي، عجائب الدنيا، ص 24.

(3) السيرافي، أبو زيد الحسن (ت: القرن 4هـ /10م). رحلة السيرافي. تحقيق: عبد الله الحبشي. ط1، المجمع الثقافي، أبو ظبي: 1999م، ص 8.

(4) المريحي، عجائب الدنيا، ص 24.

ومن ثَمَّ، فقد تضمَّنت هذه الرحلة إلى بلاد الصين وصفًا للميادين المُهِمَّة؛ من: جغرافية، وسياسية، وعسكرية، واقتصادية، واجتماعية.

1- الجغرافية الطبيعية:

تتبَّع سليمان التاجر معالم الحياة الطبيعية على طول الطريق البحري، وتحدَّث بدقَّة وتفصيل عن المدن والموانئ وجزر المحيط الهندي الواقعة على طريق الحرير البحري من سيراف ومسقط إلى الهند والصين، وقدَّر المسافات بينها بالأيام، وأحيانًا بالفراسخ. وكذلك اهتم بذكر أماكن التزوُّد بالمياه العذبة، وتقصّى خصائص المحيطات والبحار، وما تمتاز به من أنواع الأسماك الكبيرة، وبعض المواد التي يقذفها الموج الهائج من باطن البحر مثل العنبر[1].

وفيما يأتي بيان لِما أخبر به سليمان التاجر عن جغرافية الصين من جبال، وأنهار، وبحار، وجُزُر، وغير ذلك، واصفًا جميع أنهار الصين والهند بالعظام، وأنَّ من بينها ما هو أعظم من الأنهار المحيطة ببلاد بحر فارس، وأنَّ الأمطار في أراضي هذين البلدين غزيرة ووفيرة[2]. وقد تحدَّث عن مواضع الماء العذب، بالقول[3]: "إنَّه إذا وصلت السفينة أبواب الصين، ودخلت الخور[4]، صارت في مدينة خانفو التي فيها ماء عذب من أنهار عذبة وأودية".

1. الثروة الحيوانية:

ذكر سليمان التاجر في مشاهداته أنَّ دواب أهل الصين كثيرة، وأنَّ منها الخيول غير العربية ذات السلالات العديدة، والحمير، والإبل التي لكلٍّ منها سنامان[5]، والنمور، والذئاب. أمّا الأسد فلا وجود له في الصين والهند. وقد لاحظ سليمان التاجر أنَّ أهل الصين والهند لا يذبحون ما يريدون أكله، وإنَّما يقتلونه بضرب هامته حتى الموت[6].

وأمّا الثروة السمكية فأخبر عنها بمعلومات مثيرة هي أقرب إلى الخيال منها إلى الحقيقة، مثل الأسماك كبير الحجم التي تُشبِه شراع السفينة، وتبدو كالمنارة العظيمة. وكانت المراكب تخشاها؛ لذا يُضرَب على كلٍّ منها في الليل بنواقيس، مثل نواقيس الصاري؛ مخافة أنْ تتكئ هذه

---

(1) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص ص15-16-19.
(2) المصدر نفسه، ص51.
(3) نفسه، ص30.
(4) خليج من البحر. وقيل: مَصبُّ الماء في البحر. وقيل: هو مَصبُّ المياه الجارية في البحر إذا اتسع وعرض. وقيل: عنق من البحر يدخل في الأرض. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص30، هامش 1.
(5) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص39.
(6) نفسه، ص50.

الأسماك على المركب فتغرقه [1]. ومنها أيضًا سمكة كبيرة طولها عشرون ذراعًا [2] تُسمّى الوال (رُبَّما يُقصَد بها البال)[3]، وسمكة ثانية تُسمّى اللشك، ويبلغ طولها قَدْر ذراع، وسمكة ثالثة تُسمّى الميج، ويحاكي (يُشبِه) وجهها وجه الإنسان، وتطير فوق الماء[4]، فضلًا عن وجود نوع آخر من السمك يُسمّى العنتقوس[5].

وفي السياق نفسه، ذكر سليمان التاجر أنَّ سمك اللخم[6] بلغ من الضخامة بحيث يُمكِنه ابتلاع الناس. وقد أكَّد ابن بطوطة، أثناء زيارته إلى عُمان، هذا الوصف العجائبي، قائلًا: إنَّه لا معيشة لأهل ذلك المرسى إلّا من صيد السمك، وإنَّ سمكهم يُعرَف باللخم[7]، وهو شبيه بكلب البحر. ثمَّ جاء على ذكر سمك صغير يطير على وجه الماء، ويُسمّى جراد الماء، وكائن آخر يُشبِه السرطان إذا خرج من الماء صار حجرًا، وكان يُتَّخَذ منه كحل لبعض عِلَل العين[8].

2- النُّظُم السياسية والعسكرية:

اهتم سليمان التاجر بوصف جوانب من نظام الحكم السياسي والعسكري في الصين، وأحوال الملوك[9]، ودوَّن ألقابهم ونعوتهم، وما يملكونه من سلطات، مُبيِّنًا أنَّ لكلٍّ منهم اسمًا على قَدْر الجاه الذي يملكه، وحجم مدينته. فمثلًا، ملك المدينة الصغيرة يُسمّى الطوسنج[10]، ويعني هذا الاسم أنَّه مقيم في المدينة.

---

(1) ذكر القزويني في كتابه (عجائب المخلوقات) أنَّه توجد سمكة اسمها البال، وطولها يتراوح بين (400) ذراع و(500) ذراع، وطرفا جناحيها كالشراع العظيم، وحين يظهر رأسها تنفخ الماء في الجوِّ بمقدار قامتين، والمراكب تفزع منها ليلًا ونهارًا، فإذا أحسّوا بها ضربوا بالدبادب، وضجّوا حتى تنفر، ص102. في الرابط التالي:

https://books.google.ps/books?id=ic3b7sYiJecC&pg=PA102&lpg=PA102&dq=القزويني+سمكة+اسمها+البال&source=bl&ots=UECwpYrhO

(أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م).

(2) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص15-16.

(3) رُبَّما كان المقصود سمك البال، وهو جنس من الحيتان لا زعانف له، وقد يبلغ طوله أكثر من (25) مترًا. وتوجد سمكة أُخرى في البحر الأعظم، طولها (50) ذراعًا، ويقال لها العنبر. وقد ورد في (مختار الصحاح): **اليال**: هو الحوت العظيم من حيتان البحر. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص16، هامش 1.

(4) المصدر نفسه، ص16.

(5) نفسه، ص17.

(6) نفسه، ص23.

(7) رُبَّما كان هو نفسه سمك الكوسج الذي ذكره الزبيدي؛ وهو سمك ضخم يلتهم الناس، وقيل: هو القرش. ينظر: الزبيدي، تاج العروس، ج9، ص85. وقد ذكر البيروني أنَّه سمك خبيث، له ذنب طويل، ويُسمّى جمل البحر. ينظر: البيروني، أبو الريحان بن أحمد. الجماهير في معرفة الجواهر، مكتبة المتنبي للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة:1900م، ص143. (سيشار إليه لاحقًا: البيروني، الجماهير).

(8) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص31.

(9) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص33-34.

(10) وردت هذه اللفظة عند سوفوجيه: طسوشي. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص40، هامش 2.

وقد أخبر سليمان التاجر أنَّه لا يوجد في الصين نظام ولاية العهد[1]، وأنَّ الملك يدير شؤون المدينة الكبيرة بمعاونة عدد من الشخصيات التي تحمل ألقابًا مُعيَّنةً، فمن كان من مدينة صغيرة، يُدْعى ملكها طوسنج، أي أنه مقيم في المدينة، ومن مدينة كبيرة مثل خانفو، ملكها يُدْعى ديفو، والخصي يُدْعى الطوقام، وخصيانهم منهم مسلولون، وقاضي القضاة الذي يقال له لقشي مامكون، ونحو ذلك من الأسماء التي تمكَّن سليمان التاجر من حفظها[2].

وإذا بلغ الملك منهم سِنَّ الأربعين، قيل إنَّه رجل قد حنَّكته التجارب.وكان كل ملك من الملوك الصغار يقيم في مدينته على مقعد في بهو عظيم، وبين يديه كرسي، وتُرفَع إليه الكتب التي فيها أحكام الناس. ومن خلفه يقف رجل يُسمّى لينجون، وهو يعمل على رَدِّ الملك وتصحيحه إذا زَلَّ في شيء ممّا يأمر به، أو أخطأ[3].

لم يكن الملوك يأخذون بما يُرفَع إليهم شفهيًّا، وإنَّما يتعيَّن تدوينه في كتاب[4]. وقبل أنْ يدخل صاحب القصة على الملك، نظر في كتابه رجل على بوّابة قصر الملك؛ إذ تتمثَّل مهمته في مراجعة كتب الناس، فإنْ وجد فيها خطأ رَدَّه، بحيث لا يصل إلى الملك إلّا ما يكتبه كاتب يعرف الأحكام، مُذيَّلًا باسمه ليكون معروفًا لبلاط الملك مَنْ كَتبه (راجعه)، وليُحاسَب الكاتب إنْ كان فيه خطأ، ويُضرَب بالخشب. ولم يكن الملك يجلس للنظر في الأحكام إلّا بعد أنْ يأكل ويشرب لئلّا يغلط، وكان الملك يصرف من أموال بيت مال مدينته. أمّا الملك الأكبر فلا يراه الناس إلّا كل عشرة أشهر، مُبرِّرًا ذلك بقوله: إذا رآني الناس (باستمرار) استخفّوا بي، ومضيفًا: إنَّ الرئاسة لا تقوم إلّا بالتجبُّر؛ لأنَّ العامة لا تعرف العدل، وإنَّ التجبُّر بهم هو السبيل إلى نيل الاحترام والتعظيم[5].

وقد أشار سليمان التاجر أيضًا إلى الجيش، فتحدَّث عن عطاء الجند في الصين من خزينة المملكة، وعدم حصولهم على الترقية (في مناصبهم)، وقيام الملك بدعوتهم إلى الجهاد، فيخرجون إلى القتال مُنفِقين من أموالهم (الخاصة)، وليس على الملك شيء من ذلك. ثمَّ أخبر سليمان التاجر أنَّ في الصين كثيرًا من الخيول، خلافًا لِما في الهند، ولا يوجد في الصين فيله، وذلك تشاؤمًا بها[6].

---

(1) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص47.
(2) المصدر نفسه، ص40-41.
(3) نفسه، ص41.
(4) المصدر والصفحة نفسها
(5) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص41.
(6) المصدر نفسه، ص51.

3- المعاملات المالية:

عُنِي سليمان التاجر في رحلته إلى الصين بالحديث عن الاقتصاد الصيني، وما ارتبط بالمعاملات المالية؛ إذ قال: "إنَّ عُمْلة ملك الصين أعلى قيمةً من درهم البلهرا (ملك ملوك الهند)، التي تُسمّى الطاطرية[1]، وإنَّ وزن كل درهم منها درهمٌ ونصف من عُمْلة ملك الصين (أيْ إنَّ قيمة الدرهم الواحد من دراهم هؤلاء الملوك تساوي درهمًا ونصف الدرهم من دراهم البلهرا ملك الملوك الهند"[2].

أمّا التاريخ الذي تحمله العُمْلة النقدية المسكوكة فهو تاريخ تولّي الملك حكم بلاده بعد وفاة الملك الذي سبقه، لا تاريخ تولّي الأُسرة الحاكمة مقاليد السلطة. وقال سليمان التاجر إنَّ ملوك الصين يُعمرون؛ أيْ يمكثون مُدَّة طويلة في الحكم قد تصل إلى خمسين عامًا[3]. ويزعم الملوك من أهل مملكة البلهرا أنَّ مُدَّة حكمهم تطول بسبب حُبِّهم للعرب، وأنَّه ليس في الملوك مَنْ هو أكثر حُبًّا منهم للعرب[4]، وكذا الحال بالنسبة إلى أهل المملكة[5].

أوضح سليمان التاجر أنَّ أهل الصين يتعاملون بالفلوس (العُمْلة النقدية المعدنية)، وأنَّه ليس لأحد من الملوك فلوس سواهم، وهي عين البلاد، ولهم الذهب والفضَّة [6]. ولم يكن أهل الصين يدفعون خراجًا[7] (ضريبةً) عن منتوج ضياعهم (أراضيهم الزراعية)، وإنَّما يُؤخَذ من الرؤوس (الأشخاص) على قَدْر أموالهم، وأثمان ضياعهم. وإذا وُلِد لأحد منهم ذكر، فإنَّ اسمه يُدوَّن في سجل خاص في البلاط الملكي، وما إنْ يبلغ سِنَّ الثامنة عشرة، حتى يأخذوا منه الجية (ضريبة الرأس). وفي حال بلغ الشخص سِنَّ الثمانين، فإنَّه لا يدفعها، ويُخصَّص له مال من بيت المال (خزينة الدولة)، ويقال حينئذٍ: "أخذنا منه شابًّا، ونُجْري عليه شيخًا".

وفيما يخصُّ الضريبة التي هي مصدر مُهِمٌ من مصادر خزينة الإمبراطورية الصينية، فلم يكن الصينيون يدفعون خراجًا عن أرضهم، وإنَّما فُرِضت عليهم جية (ضريبة الرأس) على الجماجم الذكور حسبما يرون من الأحوال. وإنْ وجدوا أحدًا من العرب أو غيرهم، أخذوا منه جية

---

(1) رُبَّما هي لقب للدرهم مُتعارَف عليه بينهم.
(2) البلهرا هو ملك ملوك الهند. يقول المسعودي في (مروج الذهب): "وليس في ملوك السند والهند مَنْ يعزُّ المسلمين في ملكه إلّا البلهرا؛ فالإسلام في ملكه عزيز مصون، ولهم مساجد مبنية وجوامع معمورة بالصلوات للمسلمين. المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت346هـ/957م). مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج1، مراجعة: كمال حسن مرعي، ط1، المكتبة العصرية، بيروت:2005م، ص131.
(3) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص34.
(4) رُبَّما نتيجة تجارات العرب التي كانت سببًا في الرخاء الاقتصادي هناك.
(5) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ، ص34.
(6) المصدر نفسه، ص38.
(7) المصدر نفسه، ص42.

ماله، بما يحرز ماله (أيْ بمقدار المال الذي بحوزته). وإذا ارتفع سعر الطعام في البلاد، أخرج السلطان (الملك) من خزائنه (مخازنه) الطعام، ثمَّ باعه بأرخص من سعر السوق، فيقضي بذلك على الغلاء، مع وجود رقابة على الأسعار في السوق في الوقت نفسه. ومن ثَمَّ، فإنَّ ما يدخل بيت المال (الخزينة) إنَّما هو من الجية التي على رؤوسهم. وقد رأى سليمان التاجر أنَّ دخل بيت المال (الخزينة) في مدينة خانفو هو خمسون ألف دينار يوميًّا، علمًا بأنَّها ليست أعظم مدائنهم[1].

من جانب آخر، امتاز الصينيون بالإنصاف والعدل في المعاملات المالية؛ فقد ذكر سليمان التاجر[2]: "أنَّ أهل الصين يُنصِفون في المعاملات والديون؛ فإذا كان لرجل على رجل دَيْن، سجَّل الرجل الدائن مبلغ المال كتابيًّا وبخطه، ويُسجِّل الرجل المَدين مبلغ المال كتابيًّا وبخطه أيضًا، ويتمُّ تعليم كتاب كلٍّ منهما بعلامة مُعيَّنة توجد بين الأصبعين الوسطى والسبابة، ثمَّ يتمُّ جمع الكتابين، ويطويان، ثمَّ يُكتَب على فصلهما (على كل كتاب اسم صاحبه)، ثمَّ يستلم المَدين كتابه بإقراره خطيًّا بالدَّيْن الذي عليه، والدائن كذلك بمبلغ الدَّيْن الذي له، فمتى جحد أحدهما بالآخر، قيل له: أحضر كتابك. فإنْ زعم الذي عليه الدَّيْن (المَدين) أنَّه لا شيء لغريمه (الدائن)، ودفع كتابه (كتاب الدائن الذي أصبح معه بعد سداد الدَّيْن)، وبخط يده، وعلامته، وذهب كتاب صاحب الحقّ (أيْ أصبح الدائن لا يملك كتاب المَدين كونه أرجعه إليه بعد سداد الدَّيْن)، قيل للجاحد الذي عليه الحقُّ (وهو هنا الدائن الذي يَدَّعي أنَّه لم يستردَّ ماله): أحضر كتابًا (كتاب المَدين الذي معك) يُؤكِّد أنَّ الحقَّ (لك)، وليس عليك. وإذا تبيَّن أنَّك لست صاحب الحقِّ، فقصاصك عشرون خشبة على الظهر، ودفع (غرامة) عشرين ألف فكوج نقدًا (الفكوج ألف فلس يكون ذلك تقريبًا من ألفي دينار). وحيث إنَّ العشرين خشبة فيها موت الشخص، يكاد لا يعطي أحد من بلاد الصين هذا التعهُّد من نفسه (مبادرة من تلقاء نفسه)؛ مخافة تلف النفس (لأنَّ النفس أمّارة بالسوء)، والمال (بسبب عدم توافر المال لتسديد الدَّيْن). ويقول سليمان التاجر إنَّه بسبب ذلك لم يرَ أحدًا أجاب إلى ذلك؛ أيِ التزم بهذا التعهُّد المكتوب من تلقاء نفسه[3].

وأضاف سليمان التاجر أن الصينيين يتناصفون فيما بينهم بخصوص الديون، ولا يضيع حقُّ أحد، ولا يتعاملون بشاهد، ولا بيمين. وإن لم يستطع أحدهم سداد الدَّيْن يحبسه الغرماء عند الحاكم، وإذا مكث في السجن شهرًا، أخرجه الحاكم مؤقتًا، ليتم التحقق من الناس إذا كان له مال أو عقار لديهم، وإذا تبين للحاكم أنه لا يملك شيئًا من المال والعقار يخرج كل شهر من الحبس؛ ليجلد على مُؤخِّرته، وفي نهاية مدة الحبس المقررة، يستدعى الحاكم الغرماء فيما بعد ليأخذوا من بيت

(1) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص34، ص42.
(2) المصدر نفسه، ص44.
(3) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص44.

مال البغبون[1] (أي من مال الملك الأعظم). ويقول سليمان التاجر إنَّ معنى البغبون (عندهم) ابن السماء، ونحن[2] نُسمّيه المغبون[3]، وإن تبين أنَّ له عند أحد مالًا، ولم يقرَّ المودِع بالمال، قُتِل بالخشب، ولم يُقَل لصاحب المال شيء، فيُؤخَذ المال، ويُقسَّم على الغرماء، ولا يُبايَع بعد ذلك"[4].

وبخصوص واردات الصين، قال سليمان التاجر[5] إنَّه يوجد في الصين اللؤلؤ، والديباج، والحرير، وغير ذلك من المتاع[6]. أمّا الفلوس فهي عين. وتأتي إلى الصين سلع أُخرى عبر البحر، أهمها: العاد، واللبان، وسبائك النحاس[7]. وكذلك الذبل؛ وهي جلود ظهور السلاحف[8]، ويصنعون من قرون الكركدن (وحيد القرن) المناطق[9].

من صناعات الصين التي ذكرها سليمان التاجر: الغضار[10] (الطين أو الصلصال) الجيّد الذي تُصنَع منه أقداح (من الخزف) في رقَّة القوارير. وقال بشيء من المبالغة: إنَّ المرء يرى ضوء الماء فيه[11].

---

(1) رُبَّما المقصود بذلك هو البغبور؛ أيْ لقب ملك الصين، بحسب ما ورد في نسخة الرحلة عند سوفاجيه (أخبار الصين)، وفي كتاب (المسالك والممالك) لابن خرداذبة. ينظر: ابن خرداذبة. المسالك والممالك، ص149. ينظر أيضًا: السيرافي، رحلة، ص44، هامش 1.

(2) تشير كلمة (نحن) إلى سليمان التاجر. وقد كرَّر تركيب (عند العرب) مَرّات عِدَّة في رحلته.

(3) ترى الباحثة أنَّ تفسير معنى كلمة (المغبون) لا تستقيم مع سياق الجملة الواردة في سياق النص؛ لأنَّ كلمة (المغبون) في اللغة العربية تعني الشخص الذي يصيبه غَبْن من فرد أو جماعة.

(4) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص44.

(5) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص39.

(6) متاع البيت هو الأثاث، واللباس، والأواني، وغير ذلك.

(7) رُبَّما من صحار؛ إذ يوجد فيها محاجر كثيرة للنحاس، وكان يُصدَّر في ذلك الوقت.

(8) جلد السلحفاة البحرية، أو جلد السلحفاة البَرّيَّة، أو عظام ظهر دابَّة بحرية، تُصنَع منها الأساور والأمشاط. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص39، هامش 1.

(9) جمع منطقة، وهي الحياصة التي يتمنطق بها الشخص. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص36، هامش 4.

(10) الطين الحُرُّ (الصلصال)، وقيل: الطين اللازب الأخضر. والغضار: الصحفة المتخذة منه. ينظر: ابن منظور. لسان العرب، مادة (غضر). ينظر الرابط التالي:
http://wiki.dorar-aliraq.net/lisan-alarab/غضر) طلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م

(11) السيرافي، رحلة، ص39. لتعرُّف المزيد عن الخزف الصيني، ينظر: فصل الموانئ العُمانية: صحار والبليد في ضوء المكتشفات الأثرية. ينظر أيضًا:
Sluglett, Peter; Currie, Andrew. *Atlas of Islamic History*. New York: Routledge. 2014. p. 81.

1. معاملة الصينيين للتُّجّار الأجانب:

تضمَّنت رحلة سليمان التاجر وصفًا للحظة دخول سفن التُّجّار الميناء الصيني، وأسلوب التعامل مع التُّجّار الأجانب؛ إذ قال: "كان الصينيون يستلمون بضاعتهم، ويضعونها في البيوت، ويقيمون عليها الحراسة مُدَّة ستة أشهر، إلى أنْ تصل البلاد آخر سفينة[1]، ثمَّ يُؤخَذ من كل عشرة (أنواع من البضائع) ثلاثة، ويُسلَّم الباقي للتُّجّار. وما احتاج إليه الملك يشتريه بأغلى ثمن نقدًا، ولم يظلم التاجر في سعره. وما يأخذون من الكافور مقدار المَنِّ (min)[2] بخمسين فكوجًا. والفكوج ألف فلس. وهذا الكافور إذا لم يأخذه السلطان يساوي نصف الثمن خارجًا[3].

يمتاز النظام الإداري والأمني في الصين بإصدار بطاقة تعريف الهوية للصينيين والأجانب في آنٍ معًا. وقانونيًّا، فإنَّ مَنْ يرغب في السفر والتنقُّل داخل الصين، عليه أنْ يحصل على كتاب للتعريف به بين الناس، وعلى الحواجز في الطرق العامة، وهو بمنزلة بطاقة هوية؛ إذ يتضمَّن معلومات مُفصَّلة عن الشخص، ويكون مُصدَّقًا من الملك والخصي (نائب الملك)، فيأخذ كتابين: كتاب من الملك، وكتاب آخر من الخصي (الذي يعمل في بلاط الملك). أمّا كتاب الملك فهو (كبطاقة هوية) لاستخدامات الطريق، ويتضمَّن اسم الرجل، واسم مرافقه أو أسماء مرافقيه وأعمارهم جميعًا، واسم قبيلته. ويسري هذا النظام على كل مَنْ يقيم في بلاد الصين، سواء من أهلها، أو من العرب، وغيرهم؛ إذ لا بُدَّ أنْ يكون لكل شخص أو أُسرة مرجعية معروفة للتعريف بهم[4].

وأمّا كتاب الخصي فهو سجل مالي يُدوَّن فيه ما يملكه الشخص من مال ومتاع. ويتعيَّن على الشخص إبراز الكتابين للمسالح (للثكنات، أو الحواجز المُسلَّحة) على الطريق، فينظرون في الكتابين، ويُدوِّنون بيانات كل فرد يمرُّ بالطريق من خلالهم، ويتضمَّن ذلك اسمه، وبياناته الشخصية، وتاريخ مروره عبر مسلحتهم (ثكنتهم) باليوم، والشهر، والسنة. وكذلك يُدوِّنون ما معه من أموال ومتاع؛ لتأكيد ما يحمل عابر الطريق من مال ومتاع. وهو توثيق لعابر الطريق، ولورثته في حال وفاته، أنَّه لم يفقد شيئًا من ماله ومتاعه أثناء مروره عبر مسلحتهم.

---

(1) تعتقد الباحثة أن تفسير أسباب بقاء البضاعة (6) أشهر في المخازن إلى حين وصول آخر سفينة بأنَّ السلطات ربما كانت حريصة على وصول جميع السفن التي تحمل البضائع نفسها لمعرفة سعرها الحقيقي.

(2) **المن:** وحدة وزن كانت شائعة الاستخدام في العراق وإيران في العصور الوسطى، وهي تساوي (816.5) غرام. ينظر: هينتس، فالتر. المكاييل والأوزان الإسلامية، ص45-55. كذلك يوجد وزن صيني اسمه الجين (斤 jīn)، وهو يساوي (500) غرام.

(3) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص39.

(4) هذا الكتاب هو بمنزلة بطاقة هوية، وليس جواز سفر كما ورد في بعض تحقيقات رحلة سليمان التاجر، مثل تحقيق المريخي؛ ذلك أنَّ جواز السفر يُستخدَم للخروج من البلاد، ودخولها، في حين أنَّ هذا الكتاب هو للاستخدام الداخلي في الصين كما يُفهَم من نص رحلة سليمان التاجر نفسها. ينظر: التاجر، عجائب الدنيا، تحقيق: المريخي، ص19.

4- الحياة الحضرية والاجتماعية:

تطرَّق سليمان التاجر[1] في تدويناته إلى عمارة المدن الصينية بالحديث عن المدائن؛ إذ قال إنَّ أُمَّهات المدائن (كبار المدائن) الصينية هي أكثر من مئتي مدينة، وأنَّ لكل مدينة ملكًا وخصيًّا [2]، وتحت كل مدينة مدائن أصغر حجمًا. ومن مدائنهم: خانفو (تشيوانتشو/ الزيتون) (Quanzhou)، وهي مرسى السفن، وبها ترتبط عشرون مدينة. والمدينة لا يُطلَق عليها هذا الاسم إلّا إذا كان لها جادم؛ وهو مثل البوق يُنفَخ فيه، ويكون طويلًا وغليظًا، وهو ما يجمع (يملأ) الكَفَّين معًا، ويكون مطليًّا بدواء الصينيات [3]، وطوله ثلاث أذرع[4]، أو أربع، ورأسه دقيق بقَدْر ما يلتقمه الرجل (يضعه في فمه)، ويذهب صوته (يصل صوته) نحوًا من ميل. ولكل مدينة أربعة، وعلى كل باب منها من الجادم خمسة، تُنفَخ في أوقات من الليل والنهار. وعلى كل باب مدينة عشرة طبول تُضرَب معه، وإنَّما يفعلون ذلك لتُعلَم (للتعبير عن) طاعتهم للملك، وبه يعرفون أوقات (الزمن في) الليل والنهار، ولهم علامات، ووزن (توقيت) للساعات.

ثمَّ جاء الحديث خاصًّا عن مدينة خانفو (Quanzhou)؛ إذ ذكر سليمان التاجر أنَّ في كل موضع من الصين توجد مدينة عظيمة ومحصنة عظيمة، وأنَّ معظم أراضي الهند ليس فيها مدائن[5]. ثمَّ وصف خانفو (الزيتون) (Quanzhou) بأنَّها مدينة، ومرفأ للسفن، ومجتمع تجارات العرب[6]، وأنَّها مدينة على ساحل نهر خمدان[7] الغربي العظيم، وأنَّ المسافة بينها وبين البحر الذي تدخله السفن الواردة من بلاد العرب هي مسيرة ستة أيام أو سبعة. وقال سليمان التاجر إنَّ الجبل المُطِلّ على مدينة خانفو فيه معدن الياقوت الأصفر، وداخل (يُشرِف) الطرف الشرقي للجبل على النهر وعليه حصن منيع، يقيم فيه حاكم المدينة، وبيوت الأموال (مفردها بيت المال) والفيلة.

---

(1) التاجر، عجائب الدنيا، تحقيق: المريخي، ص37.
(2) ذكر الحبشي في تحقيقه أنَّ المستشار يُسمّى الطوقام. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص37، هامش 1.
(3) لم نتعرَّف نوع دواء الصينيات، ورُبَّما قُصِد به مادة يُدهَن بها خشب السفن الصينية حتى لا يفسد.
(4) يختلف طول الذراع من بلد إلى آخر، ويوجد فرق كبير في الأطوال بينهم. وطول الذراع الأقرب إلى موضوع الدراسة هو طول الذراع الذي كان مُستخدَمًا في منطقة بحر فارس، وهو يساوي نحو (46) سم؛ أيْ (49, 875) سم. فمثلًا، يبلغ طول الذراع في دولة المغول (81,28) سم، وفي تركيا (65) سم. ومن المُلاحَظ أنَّ الذراع التي تُستخدَم في قياس الأرض تختلف عن طول الذراع الذي يُستخدَم في قياس البنيان، وهكذا. ينظر: هينتس، فالتر. المكاييل والأوزان الإسلامية، وما يعادلها في النظام المتري. تحقيق: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمَّان (ب.ت)، ص92-93.
(5) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص51.
(6) نفسه، ص23.
(7) نهر جين (سيتشوان) Jin River (Sichuan). ينظر الرابط التالي:
https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Jin_River_(Fujian)

وأضاف سليمان التاجر[1] أنَّ الماء العذب يتوافر في مدينة خانفو، وكذلك في سائر أنحاء الصين، حيث توجد الأنهار العذبة والأودية. وقال أيضًا إنَّ المسالح (مفردها مسلحة، وهي الثكنة العسكرية) وأسواق المدينة موجودة في كل ناحية.

وقد وصف سليمان التاجر بنيان بلاد الصين بأنَّه أعمر من بلاد الهند، لكنَّ بلاد الهند أضعاف بلاد الصين مساحةً، وعدَّد ملوكهم[2]. وقال إنَّ عمارة البيوت من الخشب، ومن قنا (البامبو) المُشبَّك مثل شقاق القصب، وأنَّه يُلَيَّط بالطين (أيْ يُغطَّى بطبقة قصارة من الطين)، وبعلاج لهم يتخذونه (وكوسيلة لتحسين شكل الجدران بعد القصارة، يأتون بعلاج، هو) من حَبِّ الشهدانج[3]، فيصير (رُبَّما بعد نقعه أو إذابته في الماء) في بياض اللبن، وتُدهَن به الجدران، فيُشرِق إشراقًا عجيبًا. وليس لبيوتهم عَتَب (أو عَتَبَات، مفردها عتبة البيت)؛ لأنَّ أملاكهم وذخائرهم وما تحويه أيديهم في صناديق مُركَّبة على عجل تدور بها، فإذا وقع الحريق دفعت تلك الصناديق بما فيها، فلم يمنعها العتب من سرعة النفوذ[4].

ثمَّ عرض سليمان التاجر للعادات والتقاليد الاجتماعية في الصين، وذكر[5] بعض الأمثلة عليها، مثل العادات والمعتقدات والقوانين التي تُنظِّم المجتمع الصيني، مُبيِّنًا أنَّ بعضها مُستحَب من جانبه، وبعضها الآخر مُستقبَح. فمثلًا، أكثر رجال الصين لا توجد لحى لهم، وهذه خِلْقة[6]، وهم يغطّون رؤوسهم بشيء يُشبِه القلانس[7]. أمّا النساء فيكشفن رؤوسهن، ويجعلن فيها الأمشاط من العاج، وقد يكون في رأس المرأة عشرون مشطًا، وغير ذلك[8]. والصينيون هم أهل جمال وطول وبياض نقي مُشرَّب حمرة، وشعورهم أشدُّ شعور الناس سوادًا، ونساؤهم يَجْززن (يَقْصصن) شعورهن[9]. وتوجد قرية يقال لها تايوا (رُبَّما تكون تايوان) في الجبل، سُكّانها قِصار، وكل قصير في بلاد الصين يُنسَب إليها[10].

---

(1) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص30.
(2) نفسه، ص50.
(3) **الشهدانج:** هو القُنَّب، ويُعرَف بأنَّه حَبٌّ مستطيل يُتَّخَذ من شجرة معروفة. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص58، هامش 2.
(4) نفسه، ص58.
(5) نفسه، ص50
(6) نفسه، ص49.
(7) نفسه، ص33.
(8) نفسه، ص33.
(9) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص45.
(10) نفسه، ص44.

ومن العادات والتقاليد إذا تزاوج أهل الصين والهند أنْ يُهنِّئ بعضهم بعضًا، ثمَّ يتهادوا، ثمَّ يُشهِروا الزواج بالصنوج والطبول، وكانت الهدايا من المال على قَدْر الإمكان[1]. ولم يكن الصينيون والهنود يختنون أولادهم[2]. وإذا أحضر (تزوَّج) الرجل الصيني امرأة فبغت، فعليها وعلى الباغي بها القتل. وإنْ زنى رجل بامرأة اغتصابًا قُتِل الرجل وحده، فإنْ فجَر بامرأة على رضى منها قُتِلا معًا[3]. وكان الرجل من الصين يتزوَّج ما شاء من النساء[4]. وذكر سليمان التاجر[5] أنَّ أهل الصين كانوا يلوطون بغلمان قد أُقيموا لذلك[6]، (وهم) بمنزلة زواني البددة[7].

وقال سليمان التاجر إنَّ النساء الصينيات يكشفن شعورهن، في حين يغطّي الرجال رؤوسهم. وأضاف أنَّهم يأكلون لحم الملك إذا جار على الملك الأكبر، ويأكلون كل ما يُقتَل بالسيف.

أمّا بالنسبة إلى ملابس أهل الصين[8] فقد كانت ملابس الملوك الكبار الجيّد من الحرير، ومَنْ كان دونهم، فعلى قَدْرهم. وأمّا ملابس العامة من أهل الصين، الصغار منهم والكبار، فهي من الحرير أيضًا. وكان الرجل يلبس في الشتاء سروالين، وثلاثة، وأربعة، وخمسة، بل رُبَّما أكثر من ذلك، على قَدْر ما يستطيع؛ لتدفئة أسفل جسمه؛ لكثرة الندى، وخشيةً منه. وفي الصيف، كان الواحد منهم يلبس قميصًا من حرير، ونحو ذلك، ولا يلبس العمامة. وذكر سليمان التاجر أنَّ الصينيين كانوا أشبه بالعرب في اللباس والدواب، وهم في هيئتهم وفي مواكبهم يُشبِهون العرب، حيث يلبسون الأقبية[9]، والمناطق، في حين يلبس أهل الهند فوطتين، ويتحلَّون رجالًا ونساءً بأساور الذهب والجوهر[10].

---

(1) نفسه، ص48.
(2) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص49.
(3) المصدر نفسه، ص48.
(4) نفسه، ص49.
(5) رُبَّما يقصد أنَّ اللواط موجود في الصين، ولا يقصد التعميم.
(6) رُبَّما يقصد أنَّهم مُرخَّصون لذلك.
(7) **البددة:** مفردها البد، وهو يعني عند البراهمة الشخص الذي يعيش في هذا العالَم، ولا يولد، ولا ينكح، ولا يطعم، ولا يشرب، ولا يهرم، ولا يموت. لتعرُّف المزيد عن أصحاب البددة، ينظر: الشهرستاني، أبو الفتح محمد بن عبد الكريم بن أبى بكر أحمد. كتاب الملل والنحل، تحقيق: عبد العزيز محمد الوكيل، مكتبة الحلبي وشركاه للنشر والتوزيع، القاهرة: 1968م، ص97-98. وقيل: هو اسم بيت الصنم (مُعرَّب من الفارسية). ينظر أيضًا: الزبيدي. تاج العروس، ج2، ص295. الألفاظ الفارسية المُعرَّبة، ص27؛ السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي ، هامش 1.
(8) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي ، ص31-32.
(9) جمع قباء، وهو ثوب يُلبَس فوق الثياب، ويختلف تبعًا لاختلاف الأزمان والبلدان. ينظر: دهمان، محمد أحمد. معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي. دار الفكر، دمشق:1990م، ص121. ينظر أيضًا: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص 50.
(10) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص51.

وقد استقبح سليمان التاجر من عاداتهم قلَّة النظافة؛ إذ قال إنَّهم لا يستنجون بالماء إذا أحدثوا، بل يمسحون ذلك بالقراطيس الصينية [1]، وكذلك لا يغتسلون من جنابة، ويأتون نساءهم في الحيض، ولا يخرجوهن، ولا يستاكون (لا يُنظِّفون أسنانهم)[2].

وأخبر سليمان التاجر[3] أنَّ لدى أهل الصين قضاة يحكمون بينهم من دون تدخُّل الحكام، وأنَّ الصينيين يتناصفون فيما بينهم، ولا يذهب لأحد حقٌّ، ولا يتعاملون بشاهد ولا يمين[4]، وأنَّ سُنَّة أهل الصين في اللص هي القتل إذا ضُبِط[5]، ويُقتَل قاطع الطريق، ويُعمَّم على الناس أنْ لا يخاطبهم أحد باستثناء عبيدهم[6]. وجزاء السرقة[7] في جميع بلاد الصين القتل أيضًا.

من جانب آخر، اهتم أهل الصين بالعلم، فكان الفقير والغني والصغير والكبير يتعلَّم الخط والكتابة[8]. وكان في كل مدينة كُتّاب ومُعلِّم يُعلِّم الفقراء، وكان أولادهم يأكلون من بيت المال (خزينة المملكة). وقال سليمان التاجر إنَّ الطب كان حاضرًا في الصين[9]، وكذا العلم بالنجوم، لكنَّه كان أكثر في الهند[10]. وأضاف أنَّ أهل الصين هم أهل مَلاهٍ (يُحبّون اللهو)، خلافًا لأهل الهند؛ فإنَّهم يَعيبون الملاهي، ولا يتخذونها[11].

وذكر سليمان التاجر أمرًا عجيبًا من أهل الصين؛ فمَنْ كانت له مظلمة، وأراد رفع شكواه الى ملك المدينة، تعيَّن عليه اتباع آليَّة تنظيمية لذلك؛ فقد ذكر سليمان التاجر[12] أنَّ في كل مدينة شيئًا يُسمّى الدرا؛ وهو جرس مُعلَّق فوق رأس ملك المدينة، ومربوط بحبل مادٍّ (على امتداد) الطريق للعامة كافَّةً، والمسافة بين الملك ونهاية الحبل هي نحو فرسخ (3 أميال، أو 4 كيلومترات)؛ فمَنْ كان مِنَ الناس له ظُلامة (مَظْلَمة)، وحرَّك هذا الحبل الممدود أدنى حركة، تحرَّك الجرس (الدرا) الذي يعلو رأس الملك، فيُؤذَن له بالدخول حتى ينهي حالته بنفسه (حتى يشرح حالته بنفسه)، ويشرح ظُلامته (مَظْلَمته)، وجميع البلاد (المدن) فيها مثل ذلك.

---

(1) المصدر نفسه، ص33.
(2) ا نفسه، ص50.
(3) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي،، ص49.
(4) المصدر نفسه، ص44.
(5) نفسه ، ص33.
(6) نفسه، ص50.
(7) نفسه، ص47.
(8) نفسه، ص40.
(9) نفسه، ص50.
(10) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص51.
(11) المصدر نفسه، ص47.
(12) نفسه، ص24-43.

ومن عادات الموت والدفن عند أهل الصين[1]، أنَّه إذا مات الرجل لم يدفنوه إلّا في اليوم الذي يموت فيه مَنْ قابله [2]، ثمَّ يضعونه في تابوت، يحتفظون به في منازلهم، ويضعون النورة[3] على الجثمان؛ لكي تمتصَّ ماء الجسم فيصمد، ويضعون على جثمان الملوك الصبر والكافور. ويستمرُّ الحزن والبكاء على الميت ثلاث سنين، ومَنْ لم يبكِ (سواء من الرجال، أو الناس) يُضرَب بالخشب، قائلين إنَّ ميتك لا يُحزِنك [4]. وكانوا يُشيِّدون لموتاهم أضرحة مثل العرب، ولا يقطعون عنهم الطعام، ويعتقدون أنَّ الميت يأكل ويشرب، فيضعون عنده الطعام بالليل، فيصبحون لا يجدون منه شيئًا، فيقولون قد أكل، ويستمرّون في البكاء والإطعام ما بقي الميت في منزلهم، فيفتقرون بسبب ذلك، بحيث لا يبقَ معهم نقد ولا ضيعة (أرض زراعية) إلّا أنفقوها عليه (على إطعامه). وكان الصينيون قبل ذلك يدفنون الملك وما لديه من مقتنيات بيته من الثياب والمناطق (مفردها المنطقة؛ وهي ما كان يتمنطق بها) غالية الأثمان، لكنَّهم تركوا هذه العادة الآن، حتى إنَّ الناس نبشوا قبور بعض موتاهم من الملوك، وأخذوا ما فيها من مقتنياتهم[5].

وفيما يخصُّ المسلمين في مدينة خانفو (تشيوانتشو/ الزيتون) (Quanzhou)، فذكر سليمان التاجر أنَّه كان في مدينة خانفو جالية إسلامية كبيرة منذ عهد أُسرة تانغ (618-907م). وحرصًا على تشجيع التُّجّار للمجيء إلى الصين؛ فإنَّ ملك الصين ولّى رجلًا مسلمًا في خانفو للحكم بين المسلمين المقيمين فيها [6]، وكان يؤمُّ المسلمين في العيد، ويخطب، ويدعو لسلطان المسلمين، ولم يُنكِر التُّجّار العراقيون ولاية هذا الإمام، ولا أيَّ شيء من أحكامه؛ وذلك لعمله بالحقِّ، وبما هو في كتاب الله عَزَّ وجَلَّ، وبأحكام الإسلام[7]. ورُبَّما كان المقصود بالإمام هنا هو الشيخ والتاجر أبا عبيدة عبد الله بن القاسم الذي أفردت له الدراسة مبحثًا خاصًّا.

---

(1) نفسه، ص24-43.

(2) رُبَّما المقصود أوَّل مَنْ قابله في ذلك اليوم.

(3) تُسمّى أيضًا الكلس، وهي تُصنَع من الحجارة والرخام؛ بأنْ تُحرَق الحجارة والرخام حتى تبيض. ويمتاز الكلس بأنَّ له قوّة في الإحراق وإذابة الشحوم ونحوها. ينظر: التركماني، الملك المظفر يوسف بن عمر بن علي بن رسول الغساني (ت694هـ). المعتمد في الأدوية المفردة. ضبط وتصحيح: محمود عمر الدمياطي، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت: 2000م، ص296؛ السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص15، 40.

(4) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص40.

(5) نفسه، ص40.

(6) كان للمسلمين المحليين في خانفو (غوانزو/ كانتون) مسجدهم وبازاراتهم الخاصة، وقد عيَّن الإمبراطور (Xuānzong) من أُسرة تانغ (Tang Dynasty) إمامًا وقاضيًا خاصًّا بالجالية المسلمة. ينظر:

Khamouch, Mohammed. *Jewel of Chinese Muslim's Heritage* (PDF). Ball, Lamaan (ed.). Sub-editor: Rumeana Jahangir; Production: Aasiya Alla. Victoria Park, Manchester, United Kingdom: Foundation for Science Technology and Civilisation (FSTC Limited). June 2005. pp. 11–12.

(اطُّلِع عليه بتاريخ: 12 شباط (فبراير) 2023م).

(7) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص24.

في عام 264هـ/878م، تعرَّضت المدينة للتخريب بسبب القلاقل العظمى التي عمَّت الصين، فقُتِل عدد كبير من المسلمين واليهود والمجوس، وانقطعت سُبُل التواصل المباشر مع الصين مُدَّة (50) سنة تقريبًا، واقتصر وصول التُّجّار العرب إلى منتصف الطريق في ميناء كله، وكله بره في شبه جزيرة الملايو، ولم يتجدَّد التواصل المباشر مع الصين إلّا في النصف الثاني من القرن الثالث الميلادي.

من جانب آخر، علَّل سليمان التاجر أسباب قلَّة المتاع[1] في مدينة خانفو بالحريق الذي أتى على ما في البيوت من متاع؛ كونها مُشيَّدة من الخشب والقنا (أيِ البامبو) المُشقَّق[2]، وبتكسُّر المراكب المغادرة وتلك القادمة إلى خانفو، ونهب السفن؛ ما اضطرَّ التُّجّار (المقصود هنا تُجّار المتاع) إلى الإقامة طويلًا في غير بلادهم؛ ليبيعوا متاعهم، ورُبَّما رمت بهم الرياح إلى اليمن أو إلى غيرها، حيث يبيعون المتاع، ورُبَّما أيضًا أطالوا الإقامة (بعيدًا عن الصين) لإصلاح مراكبهم، وغير ذلك من الأسباب[3]. وقد ذكر سليمان التاجر أنَّ المتاع كان يُنقَل أحيانًا من البصرة وعُمان وغيرهما إلى سيراف، حيث يُعبَّأ في السفن الصينية بميناء سيراف في حال تلاطم الأمواج في هذا البحر (أيِ اضطراب البحر وهيجانه)، وقلَّة الماء (أيِ انخفاض مستوى المياه) في مواضع منه[4].

وفيما يخصُّ الجانب الديني، فقد ذكر سليمان التاجر أنَّ أهل الصين، وكذا أهل الهند، يعبدون الأصنام، ويُصلّون لها، ويتضرَّعون إليها، وأنَّ لهم كتب دين[5]، وأنَّ أصل ديانتهم من الهند (رُبَّما المقصود بذلك هو البوذية)، وأنَّهم أهل دين، زاعمين أنَّ أهل الهند وضعوا لهم البددة (أيْ نقلوا إليهم عبادة الأصنام)5، فكانوا يُؤمِنون (أهل الصين، وأهل الهند) معًا بالتناسخ، ويختلفون في فروع دياناتهم.

ثمَّ جاء سليمان التاجر على وصف طعام ملوك الصين[6]، قائلًا إنَّ خبزهم كان من الحنطة، وطعامهم من لحم جميع الحيوانات، ومن الخنازير، وغيرها. وكان لهم من الفاكهة: التفّاح، والخوخ، والأترج، والرمان، والسفرجل، والكمثرى، والموز، وقصب السُّكَّر، والبطيخ،

---

(1) متاع البيت هو الأثاث، واللباس، والأواني، وغير ذلك. ينظر تعريف مفهوم المتاع في اللغة والاصطلاح، والشرع، والقانون، في: خالد، رحال، النزاع حول متاع بيت الزوجية، رسالة ماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، السنة الجامعية 2016/2015م، بسكرة، الجزائر، ص5-9. ينظر رسالة الماجستير في الرابط التالي:
http://archives.univ-biskra.dz/bitstream/123456789/15344/1/rahal_khaled.pdf
أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2022م.

(2) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص23-24، هامش -1.

(3) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص-24.

(4) نفسه، ص24.

(5) نفسه، ص49.

(6) نفسه، ص31.

والتين، والعنب، والقِثّاء، والخيار، والنبق، والجو، واللوز، والجِلَّوز [1]، والفستق، والمشمش، والغبيراء[2]، والنارجيل. ولم يكن لديهم من شجر النارجيل سوى واحدة في دار أحدهم[3].

أمّا شراب ملوك الصين[4] فهو النبيذ المعمول من الأرز؛ إذ لا وجود للخمر في بلادهم، ولم تكن تُحمَل إليهم، ولم يعرفوها، ولم يشربوها. وكانوا يعملون من الأرز الخَلَّ، والنبيذ، والناطف[5]، وما أشبه بذلك[6].

وقد خُصَّ الملك من المعادن بالملح، والحشيش؛ وهو الساخ[7] الذي يُشرَب بالماء الحار، ويباع منه في كل مدينة بمال عظيم، وهو أكثر ورقًا من الرطبة[8]، وأطيب قليلًا، وفيه مرارة؛ لذا يُغْلى الماء، ثمَّ يُذَرُّ عليه، فينفعهم من كل شيء[9].

وذكر سليمان التاجر أنَّ طعام أهل الصين هو الأرز، ورُبَّما طبخوا معه الكوشان[10]، وصبّوه على الأرز[11]. وأضاف أنَّهم كانوا يأكلون الميتة وما أشبهها ممّا يصنعه المجوس؛ فإنَّ دينهم يُشبِه دين المجوس[12]. وكانوا أيضًا يأكلون لحوم ملوكهم، ولحم كل مَنْ قُتِل بالسيف[13].

وممّا لفت انتباه سليمان التاجر وغيره من الرحّالة أنَّ الصينيين أصحّاء، وأقلُّ أمراضًا، وأطيب هواءً، ولا تكاد ترى في الصين أعمى، ولا أعور، ولا مَنْ به عاهة، وهكذا هو الحال في كثير من بلاد الهند[14]. أمّا بخصوص الأدوية والاستشارة الطبية فقد بيَّن سليمان التاجر[15] كيف

---

(1) نبت له حَبٌّ يُؤكَل مُخُّه، وهو يُشبِه الفستق، وقيل: هو البندق. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص32، هامش 4.
(2) شجرة مشهورة خشبها أكثر صبرًا على الماء، ولا يتعفَّن منه شيء. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص32، هامش 5؛ القزويني، عجائب المخلوقات، ص296.
(3) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي ، ص32.
(4) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي،ص32.
(5) نوع من الحلوى سُمِّي بهذا الاسم لأنَّه ينطف (أيْ يقطر) قبل استضرابه. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص33، هامش 1.
(6) نفسه، ص32-33.
(7) قد يكون ذلك وصفًا للشاي المعروف لنا اليوم، ورُبَّما يكون سليمان التاجر هو أوَّل مَنْ وصفه لنا من العرب؛ إذ لم يَرِدْ ذكره في غيره من الكتب. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص33، هامش2.
(8) **الرطبة:** هو اسم خاص بالقضب؛ أي البرسيم ما دام أخضرَ طريًّا. ويذكر الغساني أنه رطب القت، وهو الفصفصة، ولها خصائص طبّية كثيرة ينظر: الغساني التركماني، يوسف بن عمر بن علي بن رسول (ت: 694هـ)، المعتمد في الأدوية المفردة، ضبطه وصححه: محمود عمر الدمياطي، ، ط1، دار الكتب العلمية بيروت :2000م، ص252؛ السيرافي، رحلة، ص33، هامش 3.
(9) **الساج أو الشاي:** اسم صيني يطلق على مشروب منبه، وله نكهة، وبه مرارة، يصنع من أوراق نبات أخضر، يزرع في الصين والهند، وبلدان جنوب شرق آسيا. وكان يستخدم في الصين منذ القرن 9م، والغالي أنه وصل الى البلاد العربية عن طريق شركة الهند الشرقية البريطانية في عهد الدولة العثمانية. المريخي، عجائب الدنيا، ص 21، هامش 33.
(10) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي ، ص32؛ الكوشان أو الكوشاب: عصير العنب، وهو أيضًا الخشاف (اسم معرب): نوع من الشراب المُرطِب. ينظر: السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص32، هامش 3.
(11) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص32.
(12) نفسه، ص33.
(13) نفسه، ص48.
(14) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي، ص51.
(15) نفسه، ص44.

تُعمِّم الحكومة على الناس أسماء الأمراض وأدويتها المناسبة؛ إذ يوجد نصب حجري طوله عشر أذرع، ومنقوش عليه أسماء الأدوية والأدواء (الأمراض). وفي حال كان الرجل فقيرًا أُعطِي ثمن الدواء من بيت المال (خزينة المملكة). وقد استخدم الصينيون أيضًا طريقة الكَيِّ في العلاج[1].

2.3 دور التُّجّار العُمانيين الحضاري والاقتصادي في الصين:

شهدت الصين في عهود مُبكِّرة زيارات مُتكرِّرة لعديد من العلماء والتُّجّار والرحّالة العرب والعُمانيين، وكان من بينهم: الشيخ والتاجر أبو عبيدة بن عبد الله بن القاسم الذي زار الصين في القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي، والرحّالة العُماني عبد الله الوشيوني الصحاري الذي زارها في القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي. وقد أفردت الدراسة لهما مبحثين كاملين في هذا الفصل، ولغيرهما من الرحّالة العُمانيين الذين أسهموا مُبكِّرًا في تطوير حركة الملاحة البحرية، وتعزيز العلاقات التجارية والدبلوماسية بين عُمان والعرب من جانب، والصينيين من جانب آخر، بل أخذوا على عاتقهم نشر الإسلام في أقاصي البلاد بجنوب شرق آسيا، مثل الهند والصين وغيرهما، مُمهِّدين الطريق البحري والطريق البَرِّيَّ، والبيئة الخصبة لاستقبال تُجّار آخرين في الصين إلى يومنا هذا.

1.2.3 الشيخ أبو عبيدة عبد الله بن القاسم: سيرته، وإسهاماته في الصين.

1- من سيرة الشيخ أبي عبيدة المَنقَبية.

وردت أخبار الشيخ أبي عبيدة عبد الله بن القاسم ورحلته في كتاب أبي سفيان محبوب بن الرحيل العبدي[2]، الذي كان من فقهاء الإباضية بالمشرق ومُؤرِّخيهم في أواخر القرن الثاني الهجري، وبداية القرن الثالث الهجري (8-9م). وممّا ذُكِر عن أصل الشيخ أبي عبيدة عبد الله بن

---

(1) السيرافي، رحلة، تحقيق: الحبشي ، ص51.

(2) وضعت المصادر غير العُمانية، وبخاصة المصادر المغربية، وعلى رأسها كتاب الدرجيني (الطبقات)، أبا سفيان محبوب بن الرحيل في الطبقة الرابعة (100-200هـ)؛ إذ ورد في هذا الكتاب: "... ومنهم محبوب بن الرحيل العبدي رحمه الله، أحد الأخيار الأنجار، وممَّنْ سبق إلى تخليد السلف الأخيار". وقد ذكره الجيطالي بنفس الاسم والنسب، فقال: "أبو سفيان محبوب بن الرحيل العبدي". كان أبو سفيان محبوب بن الرحيل العبدي أبرز قيادات المدرسة الإباضية في البصرة، وحاملًا لمشعلها بعد وفاة كبارات رجالها؛ فقد وصفته المصادر العُمانية بأنَّه آخر أئمة المذهب الذين حملوا لواءه من البصرة إلى عُمان مع الإمام الربيع بن حبيب. تشير الروايات إلى أنَّ الشيخ أبا سفيان محبوب وُلِد في البصرة مطلع القرن الثاني الهجري، وأنَّ له سيرتين؛ الأولى: سيرته إلى أهل عُمان في أمر هارون بن اليمان، والثانية: سيرته إلى أهل حضرموت في أمر هارون بن اليمان أيضًا. لتعرُّف المزيد عن آل الرحيل، ينظر: النبهاني، بدرية بنت محمد بن شامس، آل الرحيل، قرنين من صياغة الحياة السياسية والفكرية في عُمان، دار الوراق، مسقط، 2019م. وعن الندوة بعنوان سيرة الشيخ محبوب بن الرحيل. ينظر الرابط الإلكتروني التالي:
https://www.omandaily.om المنوعات/الندوة-العامة-ببهلا-تُناقِش-سيرة-الشيخ محبوب بن الرحيل

القاسم بن سابور البسيوي[1] البهلوي العُماني، المُلقَّب بـ(أبي عبيدة الصغير)، أنَّه وُلِد في منطقة بسيا[2] (Bisya) الواقعة في بهلا بعُمان، وتتلمذ على أيدي كبار العلماء في عصره، من مثل: أبي عبيدة مسلم بن أبي كريمة (ت: 150هـ/767م)[3]، والربيع بن حبيب (ت: 103هـ)[4]. وقد كان أبو عبيدة عبد الله بن القاسم أحد شيوخ الإباضية من أهل عُمان، وعالِمًا كبيرًا في عصره، ومرجعًا للإباضية بعد جابر بن زيد الأزدي، ولُقِّب عربيًّا بـ(أبي عبيدة الصغير)؛ تشريفًا له وتكريمًا له؛ ذلك أنَّه كان من التلاميذ النجباء لأستاذه أبي عبيدة مسلم بن أبي كريمة الإمام الثاني للإباضية[5].

سافر أبو عبيدة عبد الله بن القاسم إلى عدد من المدن والبلدان، مثل: البصرة، ومكَّة، وصحار، والصين، وكان تاجرًا معروفًا؛ إذ اشتغل بالتجارة، وسافر إلى بلاد المشرق والصين للمتاجرة بالصبر والمُرّ. وقد وصفه الدرجيني[6] بأنَّه أحد فضلاء مَنْ أقام بالأمصار، وعاش في مكَّة مُدَّة من الزمن، وتزوَّج منها. وكان -في الوقت نفسه- تاجرًا عُمانيًّا معروفًا، ورُبّانًا بحريًّا كبيرًا.

---

(1) نسبةً إلى مسقط رأسه في بسيا بولاية بهلا في سلطنة عُمان.

(2) تقع بسيا في ولاية بهلا التابعة لمحافظة الداخلية في سلطنة عُمان، وهي منطقة غنية مع منطقة سلوت القريبة منها بالمواقع الأثرية. وقد بدأت المسوحات الأثرية فيهما عام 1973م، بإشراف بعثة أثرية من جامعة هارفارد الأمريكية، وكُشِف فيهما عن وجود مبانٍ قديمة تعود إلى العصر البرونزي الذي بدأ بنهاية الألف الرابع قبل الميلاد. للاستزادة عن آثار سلوت، ينظر الرابط الإلكتروني:

https://nabd.com/s/112599324-5bfd9e/سلوت.-والبحث-عن-أصول-الحضارة-العمانية

أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) /2023م.

(3) كان أبو عبيدة مسلم بن أبي كريمة مرجعًا للإباضية بعد جابر بن زيد الأزدي، وقد كُنِّي بأبي عبيدة نسبةً إلى ابنته عبيدة التي أخذت العلم عن والدها، وكانت لها إسهامات في كتب الفقه الإباضي فيما يختصُّ بأخبار النساء. عاش أبو عبيدة في البصرة، واشتُهِر بالتقوى والزهد والورع، وكان له جهد واضح في تنظيم الدعوة والدعاة، وفضل في انتشار مذهب الإباضية في مختلف الأمصار، وهو أشهر علماء الإباضية في تلك المرحلة من مراحل تاريخ الإباضية، وقد تُوفِّي عام 150هـ/ 767م في عهد الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور. لتعرُّف المزيد عن أبي عبيدة مسلم بن أبي كريمة، ينظر: الشماخي. السير، ج1، ص83؛ الراشدي، مبارك بن عبد الله بن حامد. الإمام أبو عبيدة مسلم بن أبي كريمة التميمي وفقهه، (د.ن)، ط1، مسقط: 1993م؛ الحارثي، سالم بن حمد. العقود الفضية في أصول الإباضية، ط2، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان، 2017م، ص139.

(4) لتعرُّف المزيد عن الربيع بن حبيب، ينظر: الفراهيدي، الإمام الربيع بن حبيب (ت100هـ/718م).الجامع الصحيح مسند الإمام الربيع بن حبيب الفراهيدي، ط1، وزارة الأوقاف والشؤون الدينية، مسقط : 2011م. ينظر نسخة اليونسكو من هذا الكتاب في الرابط التالي:

https://archive.org/details/msnd_alemam_alrbyu/mode/2up

(أطلع عليه بتاريخ 1 تموز (يوليو) 2023م).

(5) المرجع نفسه.

(6) الدرجيني. كتاب طبقات المشائخ بالمغرب، ج2، تحقيق: إبراهيم طلاي، مطبعة البعث، قسنطينة، الجزائر، (د.ت)، ص253. (سيشار إليه لاحقًا بـ: الدرجيني، طبقات).

وبالمثل، رُوِيت عن مناقب الشيخ أبي عبيدة عبد الله بن القاسم أنَّه عالِم ورحّالة وتاجر، وأنَّه كُنِّي مُذْ كان في البصرة بـ(أبي عبيدة الصغير)، واشتُهِر بعلمه وحسن خلقه وزهده ؛ بالرغم من الثراء الشديد الذي تمتَّع به[1]. ولا يخفى على كثيرين قصة شرائه العود في الصين، التي تدلُّ على صدقه وخصاله الحميدة المذكورة في كتاب الدرجيني (طبقات المشائخ بالمغرب)[2]، وكتاب (السير) للشماخي[3].

ومما رُوِي عنه أنَّه عندما أراد أبو جعفر المنصور - قبل خلافته- البيعة له للخلافة، أغلق أبواب المسجد الحرام على الناس، وكان فيهم أبو عبيدة عبد الله بن القاسم، والفضل بن جندب، وعلي الحضرمي، ووائل بن أيوب، الذين لم يرغبوا في مبايعته، فلطف الله بهم، ونجوا، وخرجوا من المسجد. وقال وائل (سأل وائل أبو عبيدة): يا أبا عبيدة، لو أُخِذْتَ (أيْ مُنِعْتَ من الخروج)، ما تراك صانعًا؟ قال (أبو عبيدة): تذهب والله نفسي (أيْ أموت) دون أنْ أُعطيهم هذه البيعة[4]. وهذا يعني أنَّ أبا عبيدة كان رافضًا مبايعة أبي جعفر المنصور (137-158هـ/754-775م) حتى لو أُزهِقت نفسه.

ومن الروايات التي تدلُّ على حُسْن خُلُق أبي عبيدة عبد الله بن القاسم، وأمانته في التجارة بالصين خلال القرن الثاني الهجري مع التاجر الصيني، وقصة المتاجرة بالعود مع شركائه التي ورد ذكرها في كتاب الدرجيني (طبقات المشائخ بالمغرب)[5]: "بلغَنا أنَّ عبد الله بن القاسم، وهو أبو عبيدة الصغير، شارك قومًا في شراء ليشترونه، فذمّوا حين اشتروا، ومدحوا حين باعوا، فربحوا شيئًا كثيرًا، فقال: ما هذا؟ قالوا: عمل التجارة، فقال: رُدّوا عليَّ رأس مالي، ولم يأخذ من الربح". وقد فصَّل الشماخي[6] هذه القصة بقوله": إنَّ أبا عبيدة عبد الله بن القاسم خرج إلى الصين تاجرًا، وكان يرفض أنْ يتصرَّف التصرُّفات التي كان يتصرَّفها غيره من التُّجّار في البيع والشراء. ومن ذلك أنَّه عندما رأى قومًا قد اشتروا عودًا للمتاجرة فيه، فسألهم أنْ يُشرِكوه، ففعلوا، فأقبلوا يعيبون العود عند صاحبه (بائع العود) حتى استنقصوه (أنقصوا من سعره الحقيقي) عمّا كانوا اشتروا به (عمّا هم في العادة يشترون به)، فظنَّ أبو عبيدة أنَّهم صادقون (أيْ إنَّ العود فيه عيوب)، ونقد معهم (دفع لهم) عشرين دينارًا، فلّما خرجوا (من عند البائع) أقبلوا يمدحون (في العود نفسه)، ويقولون: ما رأينا أحسن منه، فقال: سبحان الله! تَعيبون عودًا بلا عيب. رُدّوا عليَّ

---

(1) لمزيد من التفاصيل، ينظر: الشماخي، السير، ص87؛ الهادي، التواصل، ص40.
(2) الدرجيني. كتاب طبقات المشائخ بالمغرب، ج2، تحقيق: إبراهيم طلاي، مطبعة البعث، قسنطينة، الجزائر، (د.ت).
(3) الشماخي، السير، ص87.
(4) الدرجيني، طبقات، ص254.
(5) المصدر نفسه، ص253.
(6) الشماخي، السير، ص87 .

رأس مالي، فاستغنموا منه ذلك، ورَدّوا عليه ماله. فما كان من أبي عبيدة بعد أنْ أُعلِم الحقيقة (أيْ أنَّ العود أصلي) إلّا أنْ رجع إلى ذلك التاجر الصيني، وأخبره بها"[1].

وفي قصة أُخرى، قال أبو سفيان محبوب بن الرحيل: "سابق (سابق العطّار اسم تاجر) كان من خيار مَنْ أدركْتُ (أيْ عرفْتُ)". وقال (أبو سفيان): "خرج أبو عبيدة ذات مَرَّة حاجًّا مع سابق العطار، فبينما هما نازلان في بعض المنازل؛ إذ وقفت عليهما أعرابية، بلبن وسمن وجَدْي، فاشتراها سابق بقارورة خلوق (مادة يتطيَّب بها الرجال)، وقلادة، فجاء باللبن إلى أبي عبيدة، فقال أبو عبيدة: أخِّر عنّا لبنك يا سابق. كم ثمن القلادة؟ قال (سابق): نحو دانق (Dang) (وحدة وزن إسلامية)[2]، وكذا القارورة. قال أبو عبيدة: (الكفر هنا هو المعصية): ويحك، إنَّما الغبن للعشرة اثنان، أو خمسة للعشرة، أو للدرهم درهم (يعني أنَّ الشيخ أبا عبيدة رأى أنَّ القيمة المدفوعة أقلُّ ممّا تستحقه المرأة الأعرابية)، ثمَّ أرسل سابق إلى الأعرابية يسألها عن الثمن، قالت: لا ثمن له. قال: وثمن اللبن والسمن قالت: أربعة دراهم، فأخرج سابق أربعة دراهم، ودفع لها. قال أبو عبيدة: هلمَّ الآن إلى لبنك (أيْ الى شرب اللبن) يا سابق"[3].

وخلاصة الرواية أنَّ أبا عبيدة امتنع عن شرب اللبن قبل استيضاح الثمن؛ لأنَّه خشي أنْ يكون سابق العطّار قد أعطى الأعرابية دون ما تستحقه من ثمن اللبن، فلمّا زادها أربعة دراهم اطمأنَّ أبو عبيدة إلى أنَّها أخذت حقَّها.

يتبيَّن من الروايات السابقة أنَّ الشيخ أبا عبيدة عبد الله القاسم كان معروفًا بتديُّنه، وأمانته، وحُسْن خُلُقه، وتواضعه مع الناس.

أمّا تاريخ وفاة الشيخ فغير معروف على وجه الدقَّة، ويقال إنَّه كان حيًّا عام 171هـ (787م)[4]، ويبدو أنَّه تُوفِّي في خراسان؛ إذ ذكر الشيخ الشماخي[5]، نقلًا عن أبي سفيان محبوب بن الرحيل، أنَّه سمع رجلًا من خراسان، كان قد تولّى أمر أبي عبيدة في مرضه هناك، يقول: كان أبو عبيدة عبد الله بن القاسم يُصلّي قائمًا، فلمّا غُلِب (أيْ أصبح غير قادر على الوقوف) حملْتُه،

---

(1) المصدر نفسه، ص87.
(2) يُقابِلها في الفارسية كلمة (دانغ)، وهي تعني السدس بوجه عام، وتُعَدُّ أيضًا وحدة وزن تساوي سدس الدرهم. ينظر: هينتس، فالتر. المكاييل والأوزان الإسلامية، ترجمة: كامل العسلس، منشورات الجامعة الأردنية، عمّان، 1970م، ص29.
(3) الشماخي، السير، ص106.
(4) لتعرُّف المزيد عن الشيخ أبي عبيدة بن عبد الله بن القاسم، ينظر: الساحة العُمانية: سلسلة علماء بهلاء، الجزء الأوَّل. الرابط الإلكتروني:
https://om77.net/forums/thread/15406--سلسلة-علماء-بهلاء-الجزء-الأوَّل-العالم أبو-عبيدة-عبد-الله-بن-القاسم/
(5) المرجع نفسه.

وأجلسْتُه في المسجد للصلاة، فكبَّر، ثمَّ ركع، ثمَّ هوى إلى السجود، فظننْتُ أنَّه غُلِب (أيْ وقع)، فبادرْتُ لأرفعه، فجذبني، وسجد وهو جالس، فلمّا فرغ (من الصلاة) التفت إليَّ، وقال: "... إنَّما الإيماء (أي الإيماء بالرأس بدلًا من الركوع والسجود) فهو (يجوز) على مَنْ كان على الفراش، أو دابَّة، أو سفينة، وأمّا مَنْ كان في المسجد فإنَّما يركع، ويسجد".

والذي يُفهَم من هذه القصة - إذا صحَّت تفاصيلها- أنَّ أبا عبيدة كان في ذلك الزمن طاعنًا في السِّنِ، ويُؤدّي صلاته بصعوبة؛ ما قد يشير إلى أنَّ وفاته كانت في خراسان؛ إذ يَشُقُّ عليه أنْ يغادر خراسان إلى موطنه عُمان، وهو في هذه الحالة الصِّحِّية والسِّنّ المُتقدِّمة؛ نظرًا إلى بُعْد المسافة بين البلدين، وهي اليوم (أيْ خراسان) في المنطقة المُمتَدَّة من شمال غرب أفغانستان إلى أجزاء من جنوب تركمانستان، ومقاطعة خراسان الحالية هي في الهضبة الإيرانية بين غرب آسيا ووسطها.

2- من إسهامات الشيخ أبي عبيدة في الصين.

غادر الشيخ أبو عبيدة عبد الله بن القاسم المنطقة العربية إلى الصين داعيًا إلى الإسلام، وتاجرًا عبر طريق الحرير البحري، وكان من أوائل الرحّالة العرب - إنْ لم يكن أوَّلهم- الذين وصلوا الصين؛ إذ سبقت رحلته رحلة سليمان التاجر بنحو قرن من الزمان[1].

مَرَّ الشيخ في طريقه إلى الصين بموانئ الملايو، وجزيرة سومطرة، وجاوة، وهي كلها تقع على طريق الحرير البحري بين المنطقة العربية والصين، ووصل - في نهاية المطاف- إلى ميناء خانفو (الزيتون Quanzhou) عام 753م؛ أيْ قبل حرق مدينة خانفو ونهبها عام 141هـ/758م[2] (أُحرِقت المدينة مَرَّة أُخرى أثناء ثورة اندلعت فيها عام 264هـ/878م، وهُجِرت نحو خمسين عامًا).

---

(1) Al-Suhayil, Nayif. Al-ibadiya fi al-khaleej al-‘arabi fi al-qarnayn al-thalith wal rabi’ al-hijriyayeen. Maktabat al-istiqama, 1998: 165-168.; Wilkinson, John. Ibadism: Origins and Early Development in Oman. Oxford University Press, 2010: 181.; Chaffee, John. The Muslim Merchants of Premodern China: The History of a Maritime Asian Trade Diaspora, 750–1400. Cambridge University Press, 2018:p 31, 41.

(2) كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب ، ص160.

وتاريخيًّا، غادر الشيخ أبو عبيدة عُمان بعد سقوط حكم الإمام الجلندي بن مسعود في عُمان عام 134ه/751م[1]، ثمَّ انتقل إلى البصرة للمتاجرة في الطيب والعود وغيرهما، ورُبَّما كانت رحلته إلى الصين بعد معركة طلاس (Talas) التي وقعت عام 751م[2].

ولا شكَّ في أنَّ إقامة الشيخ أبي عبيدة عبد الله بن القاسم في الصين، وتديُّنه، وحُسْن خُلُقه، وصدقه فيها، قد أسهم كثيرًا في النظر إليه بوصفه سفيرًا عُمانيًا في الصين؛ إذ عُرِف بأمانته، وصدقه، وسلوكه الحَسَن، وبُعْده عن الجشع، وتفاعله مع أهالي البلاد والمسلمين والأجانب بوجه عام؛ ما أكسبه وُدَّ الصينيين، وإعجابهم به وبأخلاق المسلمين؛ المقيمين منهم، والزُّوّار.

وصلت أخبار أبي عبيدة عبد الله بن القاسم الطيِّبة في الصين إلى أسماع سليمان التاجر بعد قرن من الزمان؛ إذ تحدَّث الأخير عن وجود رجل مسلم في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou) ولّاه صاحب الصين، فكان في العيد يُصلّي بالمسلمين، ويخطب فيهم، ويدعو لسلطان المسلمين، ولم يُنكِر التُّجّار العراقيون ولاية هذا الإمام، ولا أيَّ شيء من أحكامه؛ وذلك لعمله بالحقِّ، وبما هو في كتاب الله عَزَّ وجَلَّ، وبأحكام الإسلام[3].

والحقيقة أنَّ ما ذكره سليمان التاجر عن الشيخ أبي عبيدة عبد الله بن القاسم يُؤكِّد أهمية إسهامات الشيخ الطيِّبة في الصين، ودوره الفاعل في تطوير العلاقات الوُدِّية والتجارية المُتبادَلة بين عُمان والصين.

---

(1) كانت عُمان أشبه بالدولة المستقلة أيام بني أُمَيَّة، فلمّا استولى بنو العباس على الحكم أرسل أبو العباس السفاح جيشًا بقيادة خازم بن خزيمة التميمي لقتال الإمام الجلندي بن مسعود الجلنداني الأزدي في جيش لإخضاعه، فوقعت معركة جلفار الثانية، وقُتِل الإمام الجلندي، وقُتِل معه نحو عشرة آلاف من أصحابه، وذلك عام 134هـ/751م، ودخلت عُمان في سيطرة الدولة العباسية. ينظر: ابن كثير، عماد الدين إسماعيل بن عمر (ت744هـ /1344م). البداية والنهاية. ج5، بيت الأفكار الدولية، بيروت: 2004م، ص132. سيشار إليه لاحقا: ابن كثير، البداية؛ الخاطرية، خلود. القاضي موسى بن أبي جابر الإزكوي (ت181هـ/ 797م)، ودوره في الحفاظ على الوحدة الوطنية العُمانية، جامعة السلطان قابوس، مجلّة الآداب والعلوم الاجتماعية، مجلد 11، العدد (3)، كانون الأول (ديسمبر) 2020م، ص67؛ الخاطرية، القاضي.

(2) خسر الصينيون معركة طلاس (Talas) أمام الجيش العباسي عام 133هـ/751 م، وذلك على ضفاف نهر طراز قرب مدينة (Taraz) اليوم جنوب شرق كازاخستان في إقليم جامبيل (Jambyl). وقد كان غو زيانغ-زي (Go Seong-ji) قائد الجيش الصيني في المعركة، وهو من أصول اثنية كورية، وذلك في عهد الإمبراطور يوان زونغ (Yuan Zhong)، في حين قاد الجيش العباسي المُرابِط في أواسط آسيا زياد بن صالح، ومَنْ تحالف معه من قبائل التبت والأويغوريين (Tibetan/Uighur)، وذلك في عهد الخليفة العباسي الأوَّل عبد الله بن محمد المُلقَّب بأبي العباس السفاح (132-136هـ/750-754م).
لتعرُّف المزيد عن معركة طلاس، ينظر:
Hyunhee Park. Mapping the Chinese and Islamic Worlds. Cross-Cultural Exchange in Pre-Modern Asia. Cambridge University Press. 2012. Pp. 21, 25-26, 29, 53, 56,81, 191.

(3) Renaudot, Eusebius. Ancient Account of India and China by Two Mohammedan Travelers who went to these Parts in the 9th century; Translated from the Arabic. London MDCCXXIIL (1936). p. 7-8.
كرّار، العلاقات التاريخية، ص141-142.

هذا، ونشير هنا الى وجود قاعة صلاة باسم الشيخ أبو عبيد الله عبد اله بن القاسم مرفقة بالمسجد التاريخي "تشينغ جينغ في مدينة تشيوانتشو بمقاطعة فوجيان (ملحق 8).

2.2.3 التاجر عبد الله الصحاري، وإسهاماته في غوانزو (كانتون).

تُعَدُّ العلاقات التجارية أحد أبرز عوامل ازدهار الحركة الاقتصادية في البلدان التي ارتبط اسمها تاريخيًّا بالتجارة. ومن الأمثلة على ذلك، العلاقات القائمة منذ أمد بعيد بين الصين وعُمان، التي أسهمت إسهامًا فاعلًا في توطيد أواصر الصداقة، وتدعيم عمليات التبادل التجاري، وكان للرحلات التي نظَّمها تُجّار البلدين دور بارز في استمرار هذه العلاقات وتطوُّرها.

يُركِّز هذا المبحث، بعد تجلية الوضع في الصين قُبَيْل وصول التاجرعبد الله الصحاري إليها، على تعرُّف جوانب من سيرة الشيخ، مرورًا بدخوله الصين، واستقراره فيها، وإبراز مكانته الاجتماعية وإسهاماته فيها، وانتهاءً بالأحوال التي اكتنفت عودته إلى بلاده عُمان، ومصير تِرْكته في الصين.

1- شذرات من سيرة التاجر عبد الله الصحاري.

التاجر عبد الله الوشيوني الصحاري هو أحد التُّجّار العُمانيين الكبار الذين سلكوا طريق الحرير البحري في القرن 5هـ/11م. وهو ينحدر من مدينة صحار العُمانية العريقة، التي تُعَدُّ إحدى أبرز مدن الموانئ العُمانية على مَرِّ التاريخ، وتُمثِّل العاصمة السياسية والتجارية لعُمان على مدار أكثر من (1700) عام. وقد اشتُهِرت صحار بعلاقاتها مع الصين، وذكرتها مصادر صينية عِدَّة باسم وو-با (Wa-pa)، وأحيانًا باسم وو-شون (Wu-Xun)[1]، وهو نفسه اسم مزون (Mazon) الذي أطلقه الساسانيون الفُرْس على مدينة صحار قبل الإسلام (224-651م).

أشارت المصادر الصينية إلى أنَّ عبد الله الصحاري هو تاجر عربي، أصله من صحار، وأنَّه كان يُبحِر إلى الصين لأجل التجارة، حيث أقام في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou)، وسُمِّي عبد الله (Xin-Ja-To-Lu). وهذا ما أورده الباحث الصيني زانغ زون-يان (Zhang Jun-Yan)[2] عن عبد الله الصحاري في كتابه (موجز تسجيل الأمور المُهِمَّة في عهد أُسرة

---

(1) ينظر مثلًا: كرّار، العلاقات التاريخية، ص153-155، وذلك نقلًا عن مصادر صينية.
Zhang Yin Lan and Zhu Jia Qin (eds), Collections of Information about the_4Y Communication Between China and the Western Countries, Vol. 1, China. Press House, Beijing, 1974, pp. 165, 168.

(2) زون-يان، تشانغ. الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان عبر التاريخ، وزارة التراث والثقافة، مسقط: 1987م، ص15. (سيشار إليه لاحقًا بـ: زون-يان، الاتصالات).

سونغ). وقد أُطلِق هذا الاسم على الشيخ بمناسبة مجيء مبعوث وو-شون (Wu-Xun) (أيْ صحار) التابعة لتاشي أو داشي (Dashi) (أيِ العرب) لتقديم الهدايا إلى الإمبراطور. وكان عبد الله آنذاك رئيس منطقة (أو حَيّ) التُّجّار العرب والأجانب، التي سمّاها الصينيون فان شانغ، وهو منصب صيني أُطلِق على رئيس الأجانب. هذا إلى جانب لقب (جنرال) (Huai-Hua) (أيْ جنرال الأخلاق الطيّبة) الذي منحه إيّاه الإمبراطور شين زونغ سونغ (Shenzong of Song) (1067-1085م).

وفي الحقيقة، ثمَّة مسألةٌ مُهِمَّة تلفت الانتباه، وتتطلَّب النظر فيها ممّا توافر من معطيات؛ إذ بدا الخلط ملحوظًا في بعض الكتابات العربية الحديثة بين اسم التاجرعبد الله الصحاري واسم الشيخ أبي عبيدة عبد الله بن القاسم[1]، فقد ذكرت تلك الكتابات خطأً أنَّ الأخير هو مَنْ حمل لقب (جنرال) (Huai-Hua) (أيْ جنرال الأخلاق الطيّبة). والصحيح أنَّ صاحب هذا اللقب هو التاجر عبد الله الصحاري، وأنَّ الإمبراطور الصيني منحه إيّاه في القرن 5هـ/11م، في عهد أُسرة سونغ (960-1279م)، بحسب ما أورده الكاتب السياسي المشهور سو-شي (1027-1101م)؛ إذ أفاد بأنَّ عبد الله الصحاري قد تشرَّف بهذا التعيين أثناء زيارته للإمبراطور في عاصمته آنذاك كاي-فينغ (Kaifeng) (كانت تسمّى بيانجنغ Bianjing 汴京 في الأعوام 960-1127م)، وذلك لتقديم مراسيم الاحترام والهدايا للإمبراطور، مُبيّنًا أنَّ الشيخ عبد الله الصحاري كان يشغل قبل ذلك منصب رئيس حَيِّ الأجانب في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou)، ومنصب ضابط للهجرة[2]. أمّا الشيخ أبو عبيدة بن عبد الله بن القاسم[3] فقد قطن بالصين في القرن 2هـ/8م؛ أيْ قبل مجيء عبد الله الصحاري بنحو ثلاثة قرون.

والشيء نفسه أورده الباحث الصيني زانغ زون-يان (Zhang Jun-Yan) عن عبد الله الصحاري (辛 押 陀 羅 Xin-Ja-To-Lu)، في كتابه (موجز تسجيل الأمور المُهِمَّة في عهد أُسرة سونغ)، وذلك في سياق وصول مبعوث دولة وو-شون (Wu-Xun)[4] (أيْ صحار) التابعة لتاشي أو داشي (Dashi) (أيِ العرب)[5] إلى الصين، في حين قال الباحث الصيني نيوبان إنَّ سينابترا هو المبعوث العُماني الذي زار الصين أواخر القرن 11م؛ أيْ زمن حكم أُسرة سونغ

(1) ينظر هذا الخلط - مثلًا- في: خليل، محمد. الجذور التاريخية للعلاقات العمانية الصينية.ط1، مركز الراية للطباعة والنشر، القاهرة: 2013م ، ص16. (سيشار إليه لاحقا: خليل، الجذور).
(2) كرّار، العلاقات التاريخية، ص126، 155.
(3) أفردت له الدراسة المبحث الأوَّل من هذا الفصل
(4) أشار كرّار إلى صحار أحيانًا باسم (wu-pa)، العلاقات، ص153، وأحيانًا أُخرى باسم (Wu-Xun). ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص155.
(5) زون-يان، الاتصالات، ص15.

(Song Dynasty)، وذلك في المجلد رقم (234). وأضاف أنَّ مملكة وـبا (Wu-pa) (أيْ صحار) كانت تدفع الإتاوة لإمبراطور الصين، في حين كانت مملكة داشي (Dashi) (رُبَّما قصد هنا الخلافة الفاطمية في مصر (969-1171م)) تُقدِّمها بشكل مستقل، مُبيِّنًا أنَّ سينابترا هو مبعوث مملكة وـبا (Wu-pa) (أيْ صحار)، ولا يُعرَف سبب نعت نفسه بمبعوث داشي وو-شون (Wu Xun)[1].

وهذا ما ذكره أيضًا الباحث الصيني (Xiuli Wang) عن عبد الله الصحاري؛ إذ قال إنَّه تاجر ثري من ميزون (عُمان)، وإنَّه كان مقيمًا في الصين أيام حكم (Xi-ning) (1068-1077م)[2]. وبالمثل، فقد ذكره أيضًا الكاتب الصيني (Hyunhee Park) في سياق اختيار المحكمة في الصين تاجرًا عربيًّا من عُمان، يُدْعى (辛押陀羅 Xin-Ja-To-Lu) (أيْ عبد الله الصحاري)، لشغل منصب حكومي رفيع المستوى[3]. وكذلك أشار الباحث (John W. Chaffee) عام 1072م إلى الاسم نفسه باللغة الصينية (辛押陀羅 Xin-Ja-To-Lu) على أساس أنَّ حامله هو مبعوث مسقط[4].

وفي السياق نفسه، تقدم التاجر عبد الله الصحاري (Xin-Ja-To-Lu)؛ مبعوث داشي (Dashi)، بطلب إلى البلاط الإمبراطوري لتعيينه رئيسًا ومُشرِفًا على شؤون الأجانب[5].في عهد الإمبراطور شين زونغ[6] من أُسرة سونغ الشمالية[7](North Song Dynasty) (1068-1077م).

---

(1) نيوبان، العلاقات بين الصين وعمان خلال الاسر تانغ وسونغ ويوان ومينغ. رسالة ماجستير غير منشورة باللغة الصينية، جامعة جينان، الصين، 2014م، ص50. (سيشار إليه لاحقا: نيوبان، العلاقات).

(2) Xiuli Wang,The Arabs Living in Coastal China during the 10th-13th Centuries, South China Normal University,2021. P. 210.

(3) Hyunhee,Mapping the Chinese, P. 44.

(4) Chaffee, John W. The Muslim merchants of Pre-Modern China: The History of a Maritime Asian Trade Diaspora, 750–1400. Binghamton University. Binghamton 2018. P. 169.

(5) بناءً على تعليمات معالي عبد العزيز بن محمد الزاواي، عملت السفارة العُمانية في بكين عام 2006م على تجميع النصوص الصينية، استنادًا إلى الكتب التاريخية الصينية القديمة التي أرَّخت للعلاقات بين عُمان والصين، ثمَّ ترجمتها إلى اللغة العربية. ينظر: مختارات من الكتب التاريخية الصينية حول الاتصالات الودية مع عُمان في التاريخ. السفارة العُمانية في بكين، 2006م، ص14-15. (سيشار إليه لاحقًا: السفارة العُمانية، مختارات).

(6) إمبراطور صيني ينتسب إلى أُسرة مينغ. وُلِد عام 1048م، وتُوفِّي عام 1085م. تولّى العرش في الأعوام (1067-1085م). ينظر: وانغ لنغ قوي. القصة الكاملة للإسلام في الصين، ترجمة: رشا كمال وآخرون، ط1، أطلس، الجيزة، 2015م، ص236. (سيشار إليه لاحقًا: قوي، القصة).

(7) إحدى الأُسَر الحاكمة في الصين خلال الأعوام (960-1127م)، وقد أسهمت في ازدهار حركة التجارة في الصين عن طريق القوانين التي أصدرتها، وحفَّزت على التجارة. ينظر: إسماعيل، حسين. سفر الصين، ط1، أطلس، الجيزة، 2017م، ص269. (سيشار إليه لاحقًا: إسماعيل، سفر).

واستنادًا إلى ما توافر من دراسات صينية بهذا الخصوص، فقد خلصت الدراسة إلى أنَّ اسم عبد الله الذي نطقه الصينيون (辛押陀羅 Xin-Ja-To-Lu) إنَّما هو للتاجر عبد الله الصحاري الذي يعود في أصله إلى مدينة صحار. وكذلك أشار النص المكتوب باللغة الصينية والمحفوظ في متحف أرض اللبان إلى تقدير السلطات الصينية للجهود التي بذلها التاجر عبد الله الصحاري وإسهاماته عندما كان مقيمًا في الصين[1]، علمًا بأنَّ هذا النص قد ورد كاملًا في هذا المبحث إلى جانب ترجمته العربية.

ومن المُلاحَظ أنَّ معظم المصادر التاريخية التي أشارت إلى التاجر عبد الله الصحاري هي مصادر صينية، وأنَّ المراجع العربية اعتمدت عليها في ذكر اسم هذا التاجر وما يخصُّه، مثل الكاتب جعفر كرّار أحمد الذي أورد في كتاباته اسم عبد الله الصحاري نقلًا عن مصدر صيني، وذكر أنَّه من ووشيون (أيْ صحار)[2]. وترى الدراسة أنَّ غياب سيرة التاجر عبد الله الصحاري عن المصادر العربية مَردُّه إلى وجوده وإقامته في الصين معظم حياته، حيث عمل في التجارة، وتقلَّد عددًا من المناصب الرسمية الصينية؛ ما جعله مُقرَّبًا للبلاط الصيني، ومذكورًا في سجلّاتهم الرسمية التي مثَّلت المصادر الأوَّلية للمراجع العربية عن حياته في الصين، خلافًا للشيخ أبي عبيدة عبد الله بن القاسم الذي عاش مُدَدًا طويلةً في عُمان، والبصرة، ومكَّة، وغيرها قبل استقراره في الصين، وكان من علماء مذهب الإباضية، وحظي بعلاقات واسعة في المنطقة العربية قبل أنْ ينتقل إلى الصين في خضمِ ثورة الزنج التي اندلعت في البصرة.

يضاف إلى ذلك أنَّ بعض المصادر الصينية التي تعود إلى زمن حكم أُسرة سونغ (Song Dynasty) قد أرَّخت لاستقرار عديد من الجاليات العربية والإسلامية (سواء أكان أفرادها من التُّجّار أم العلماء) على ساحل الصين الجنوبي في منطقة غوانزو (كانتون Quangzhou). ومن تلك المصادر: ما ذكره الكاتب الصيني (Chou Ju kua)[3] نقلًا عن كتاب (سجلّات البلاد الأجنبية) (Chu-Fan-Chi) في عهد أُسرة سونغ الجنوبية (Southern Song Dynasty)، وكتاب (موجز تسجيل الأمور المُهِمَّة في عهد أُسرة سونغ) للكاتب سو-شي (Su-Shi) (1027-1101م)، وكتاب (السجل المختصر لسهول التنين)، وكتاب (تاريخ النُّظُم الأساسية الدستورية لأُسرة سونغ)(Song Hui Yao)؛ فجميع هذه المصادر أكَّدت أنَّ الشيخ عبد الله الصحاري (Xin-Ja-To-Lu) قد عاش في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou)،

---

(1) ينظر في الموقع التالي عملات معدنية صينية تعود الى القرنين 11- 12م مكتشفة في البليد، ومعروضة في متحف أرض اللبان: http://www.omanwhs.gov.om/hh/glimpse2.htm

(2) كرّار، العلاقات التاريخية، ص155.

(3) Chau Ju-Kua, Chinese and Arab ,p130-133.

وأنَّه كان تاجرًا ثريًّا يحظى باحترام السلطات الصينية، وأنَّ البلاط الإمبراطوري لم يتدخل في شؤون تجارته، وأنَّه شغل منصب رئيس حَيِّ الأجانب في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou)، وكان ضابطًا للهجرة أيام الإمبراطور شين زونغ سونغ (Shenzong of Song (1067-1085م)[1].

ومن الجدير بالذكر أنَّ السفارة العُمانية في بكين تحتفظ بلوحة تذكارية مرسومة باليد للتاجرعبد الله الصحاري وهو يُهدي الإمبراطور شين زونغ سونغ سيفًا عُمانيًّا (ملحق 7)؛ ما يُؤكِّد عمق العلاقات التاريخية العُمانية الصينية، ويُعَدُّ شاهدًا على أحد أعلام عُمان البارزين في ذلك الركن البعيد من العالَم[2].

2- زمن استقرار الشيخ عبد الله الصحاري في غوانزو (كانتون).

أشرنا سابقًا في هذا المبحث إلى شُحِّ المصادر العربية المعاصرة للتاجر عبد الله الصحاري؛ ذلك أنَّه عاش معظم حياته في الصين، وتبوَّأ من المناصب الرسمية الصينية ما جعله صاحب حَظْوة لدى البلاط الصيني، ودُوِّن اسمه في السجلّات الصينية الرسمية. ومن ثَمَّ، فإنَّ معظم مصادر الدراسة التي تناولته إنَّما جاءت اعتمادًا على واقع المستندات الصينية الرسمية التي تُرجِمت إلى اللغة الإنجليزية، واقتبست منها أيضًا مراجع لاحقة. وسعيًا لمزيد من المعلومات الإضافية التي تُثْري هذه الدراسة؛ فقد تُرجِمت بعض النصوص الصينية الرسمية إلى اللغة العربية.

ولكنْ، قد يتبادر إلى الذهن عددٌ من الأسئلة المُهِمَّة، مثل: كيف تمكَّنت هذه الشخصية العُمانية من تبوُّؤ مركز مُهِمٍّ في البلاط الصيني؟ وما طبيعة الظروف التي كانت سائدة عند استقرار عبد الله الصحاري في الصين؟

---

(1) Zhang Guang Da, An Outline of the Historic Relations between China and Arabs in Early Era. Edited by Zhou, Yi Liang. In “the History of Sino-Foreign Cultural Intercourse. Hunan the People’s Publishing House 1987, P. 753, 757; Zhang Jun-Yan. The Relations between China and the Arabs in the Early Times. Ministry of National Heritage and Culture, Muscat, 1983. The Journal of Omani Studies, Reprinted from Volume 6. Part 1, P. 102.

ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص126، 155.

(2) ينظر: "عُماني ... جنرالٌ للسلام، لا الحرب". الرابط الإلكتروني: https://www.atheer.om/archives/503271/عُماني-جنرالٌ-للسلام،-لا-الحرب/#ixzz7tQbPKr59

في حقيقة الأمر، يُعَدُّ عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) فاتحةً لعهد جديد في الصين؛ فقد انتعش اقتصادها، وفُتِحت كثير من طرق التجارة البحرية، وأرسل الإمبراطور الصيني سفارة بقيادة الراهب الصيني هينغ تشيان إلى بلاط الخليفة العباسي في بغداد، تلاها إرسال الخليفة العباسي أبي القاسم الفضل بن المقتدر، المُلقَّب بـ(المطيع) (334-363هـ/946-974م)، سفارة إلى الصين عام 357هـ/ 968م[1]. وبالمثل، جاءت إلى الصين سفارة عُمانية من ما لوبا التي هي بلاد المهرة، أو ظفار[2]، وبذلك أخذت العلاقات التجارية مع الصين تعود إلى سابق عهدها، لا سيَّما بعد إرسال الصين عددًا من البعثات والسفارات إلى بغداد (عاصمة الخلافة العباسية)؛ بُغْيَةَ إعادة تنشيط طرق التجارة البحرية بعد توقُّفها بسبب الثورة.

أمّا خطوط الملاحة والتجارة مع الصين فقد انتعشت في القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، بعد ظهور طريق بحري جديد، يبدأ بالصين، مرورًا بسومطرة، وانتهاءً بظفار مباشرة، من دون المرور بشبه القارة الهندية، في رحلة أصبحت تستغرق نحو (18) شهرًا، بعدما كانت تمتدُّ إلى أكثر من سنتين، في انتظار مواعيد هبوب الرياح الموسمية قرب السواحل الهندية ذهابًا وإيابًا [3].

إنَّ ما يُميِّز خط الملاحة الجديد هو وجود الرياح الموسمية الشمالية في فصل الشتاء، التي تساعد السفن المُبحِرة من الصين نحو الغرب على الوصول إلى ظفار. أمّا العودة إلى غوانزو (كانتون Guangzhou) فكانت صيفًا وقت هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية. وقد تناول المُؤرِّخ شهاب هذا الموضوع بشيء من التفصيل؛ إذ قال[4]: الإبحار من الشحر وظفار إلى ساحل الهند الغربي، على سبيل المثال، يكون في اليوم التاسع من شهر سبتمبر. ومَنْ يسافر في هذا التاريخ يصل إلى الهند أواخر شهر سبتمبر؛ أيْ قبل هبوب الرياح الشمالية الشرقية بأيام قليلة، ويُمكِنه أنْ يعود إلى الموانئ العربية في نهاية شهر أكتوبر، أو أوائل شهر نوفمبر. هذا بالطبع إذا تمكَّن خلال بضعة أيام من وصوله الهند من بيع شحنته، والحصول على شحنة جديدة من هناك، ثمَّ التوجُّه إلى أحد الموانئ العربية.

---

(1) كرّار، جعفر. الدور الحضاري للعُمانيين في الصين، اللجنة الوطنية العُمانية للتربية والثقافة والعلوم، مسقط، 1428هـ/2007م، ص40. (سيشار إليه لاحقًا: كرّار، الدور الحضاري).

(2) تقع مهرة جنوب شبه الجزيرة العربية، وتشمل منطقة ظفار ومنطقة الشحر في عُمان. وقد اشتُهِرت مهرة بإنتاج اللبان، وأُطلِق على شاطئها اسم شاطئ البخور، وذلك بسبب الكمِّيات التي تمَّ استيرادها من الصين. ينظر: تشانغ، يان-زون. الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان عبر التاريخ. وزارة التراث والثقافة، مسقط، 1981م، ص13. (سيشار إليه لاحقًا: زون-يان، الاتصالات)؛ أحمد، الدور الحضاري، ص40.

(3) للمزيد من التفاصيل، أنظر: كرّار، الدور الحضاري للعمانيين في الصين،

(4) شهاب، حسن صالح. الأعراف البحرية وأحكامها في السفن العربية، ط1، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي 2009، ص25-32.

أمّا الإبحار من قلهات ومسقط إلى جميع موانئ ساحل الهند الغربي فيبدأ باليوم التاسع من شهر سبتمبر إلى اليوم الثاني من شهر مايو، أو اليوم الثاني عشر منه؛ إذ تُبحِر السفن من قلهات ومسقط وجميع موانئ خليج عُمان وبحر فارس بالرياح الشمالية الشرقية، خلافًا لإبحار السفن من الساحل الغربي الجنوبي؛ لأنَّ الخليجين يقعان إلى الشمال الغربي من الهند؛ ما يجعل السفر منهما ملائمًا لمَهبِّ هذه الرياح، ومن ثَمَّ تستطيع السفن الإبحار إلى الهند على مدار ثمانية شهور تقريبًا؛ أيْ من اليوم العاشر من شهر سبتمبر إلى اليوم العاشر من شهر مايو. غير أنَّه من المُتعذَّر العودة إلى الخليج بهذه الرياح؛ لذا تظلُّ السفن في الهند حتى بداية هبوب رياح الكوس (الرياح الجنوبية الغربية) في شهر مايو، حيث تسلك السفن طريقًا إلى ساحل جزيرة العرب الجنوبي، وتمرُّ قريبًا من جزيرة سقطرى من جهة الشرق، ثمَّ تنحرف في مجراها إلى ساحل ظفار بمساعدة طلائع رياح الكوس، ومن هناك تواصل مسيرها بهذه الرياح إلى رأس الحَدِّ، ثمَّ قلهات ومسقط.

وقد سبق القول أنّ، فإنَّ استقرار الأوضاع السياسية في الصين، وتسهيل سُبُل الإبحار إليها، أنعش حركة السفن العُمانية التجارية صوبها. وكذلك أدّى استقطاب الوافدين من التُّجّار على المدن الصينية إلى استقرار كثير من التُّجّار العرب فيها، حتى إنَّهم أسَّسوا حَيًّا خاصًّا بهم.

لقد أدركت أُسرتا تانغ (**唐朝** Tang Dynasty) وسونغ (Song Dynasty 宋朝) دور التجارة الخارجية الفاعل في زيادة دخل البلاد، وتطوير اقتصادها؛ لذا قدَّمت الحكومة الصينية عديدًا من التسهيلات الاقتصادية للتُّجّار الأجانب، حتى إنَّها شجَّعت اندماجهم في البلاد، فتزوَّج كثير منهم بنساء صينيات. وإنَّ استقرار التاجر عبد الله الصحاري في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou) لهو دليل دامغ على ما حظي به من مكانة مرموقة في البلاط الإمبراطوري من جهة، وإشراف على شؤون الجالية العربية في هذه المدينة؛ إذ أشارت بعض دراسات الكُتّاب الصينيين (أمثال: زانغ زون-يان، ونيوبان، ووانغ)[1] إلى أنَّ الشيخ عبد الله الصحاري كان رئيسًا لمنطقة سُكْنى العرب والأجانب الآخرين في مدينة غوانزو (Guangzhou)، وأنَّ الإمبراطور الصيني شين زونغ Shenzong)(1067-1085م)[2] منح الشيخ لقبًا خاصًّا، هو (جنرال) (Huai-Hua) (أيْ جنرال الأخلاق الطيِّبة)؛ تتويجًا لإسهاماته في تنشيط حركة التجارة العربية مع الصين، وتقديرًا لدور العرب في إدارة النُّظُم

(1) زون-يان، الاتصالات، ص15. ينظر: نيوبان، العلاقات، ص50.
(2) إمبراطور صيني لقَّب التاجر عبد الله شيخ الجالية العربية والجاليات الأجنبية في الصين بلقب (جنرال) (Huai-Hua)؛ أيْ جنرال الأخلاق الطيِّبة. ينظر: محيرز، عبد الله أحمد. رحلات الصينيين الكبرى إلى البحر العربي، ط1، دار جمات - عدن، 2000م، ص29. (سيشار إليه لاحقًا: محيرز، الرحلات).

التجارية وتطويرها داخل الصين، علمًا بأنَّ المرسوم الأصلي لهذا الإمبراطور محفوظ ضمن مجموعة مستندات الشؤون الخارجية[1].

وكذلك عيَّن الإمبراطور الصيني الشيخ عبد الله الصحاري ضابطًا للهجرة أثناء إقامته في الصين. وقد تحدَّث الكاتب السياسي الصيني المشهور سوشي (Su-Shi) (1027-1101م) عن حيثيات هذا التعيين، بقوله: "توجَّه الشيخ عبد الله شخصيًّا إلى العاصمة كاي-فينغ (Kaifeng)؛ عاصمة أُسرة سونغ الشمالية (960-1127م) لتقديم مراسيم الاحترام للإمبراطور، وتقديم الهدايا"[2].

عاش عبد الله الصحاري في الصين مُدَّة من الزمن، وأشارت إلى ذلك بعض المصادر الصينية؛ فقد ذكر الباحث الصيني وانغ (Wang) أنَّ تاجرًا ثريًّا من مزون (عُمان) وفد إلى الصين أيام حكم الإمبراطور (Xining) (1068-1077م)، واستقرَّ في مدينة غوانزو (Guangzhou) عشرات السنين. وهذا يعني أنَّ الشيخ عبد الله الصحاري قد عاصر الإمبراطور (Xining)، وأنَّ الشيخ استأذنه أنْ يغادر إلى موطنه مسقط عام 1072م. وهو التاريخ الذي أكَّده أيضًا كلٌّ من الباحث محمود خليل، والباحث الصيني زانغ زون-يان (Zhang Jun-Yan، مُعتمِدَينِ في بحثيهما على مراجع صينية[3]. وعلى النقيض من ذلك، ذكر الباحث كرّار أنَّ الشيخ عبد الله الصحاري غادر الصين عام 1077م[4]. ورُبَّما يعود سبب هذا التضارب إلى الاختلاف في تحويل التاريخ من التقويم الصيني إلى التقويم الميلادي، وكذلك اختلاف المصدر أو المصادر التي اعتمد عليها كلٌّ من كرّار، وزانغ زون-يان (Zhang Jun-Yan).

أقام التاجرعبد الله الصحاري في الصين ردحًا من الزمن ثمَّ غادرها، وأشار إلى ذلك كتاب (السجل المختصر لسهول التنين)، الذي ألَّفه الأديب الصيني المشهور سوزاي في عهد أُسرة سونغ، وهو الأخ الأصغر للأديب سوشي؛ إذ جاء فيه أنَّ عبد الله الصحاري مكث في مدينة غوانزو (Guangzhou) عشرات السنين، ورُبَّما أكثر من عقدين من الزمان، ثمَّ غادر الصين عام 1072م، وتحديدًا في اليوم الثاني والعشرين من الشهر الخامس القمري، بحسب ما ذكره يستن، في عهد الإمبراطور شين زونغ سونغ (Shenzong of Song) (1067-1085م) من أُسرة سونغ الشمالية (North Song Dynasty) (960-1127)[5].

---

(1) زون-يان، الاتصالات، ص14.
(2) ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص156.
(3) زون-يان، الاتصالات، ص14؛ محمود، الجذور، ص17.
(4) كرّار، العلاقات التاريخية، ص156.
(5) السفارة العُمانية، مختارات، ص16.

3- مكانة التاجر عبد الله الصحاري الاجتماعية وإسهاماته في الصين.

ما إنْ قَدِم التاجر عبد الله الصحاري (Xin-Ja-To-Lu) إلى الصين، حتى مارس عددًا من الأنشطة والأعمال المُدوَّنة في كتاب (تاريخ عهد سلالة سونغ Song)، وحظي بمنزلة رفيعة لدى البلاط الإمبراطوري؛ إذ عمل سفيرًا لبلده عُمان في الصين، وتوجَّه إلى مقرِّ الإمبراطور في العاصمة كاي-فنغ (Kaifeng)، مُقدِّمًا مراسيم الاحترام والهدايا للإمبراطور. وقد أنعم عليه الإمبراطور الصيني شين زون سونغ (Shenzong of Song)[1] باللقب الفخري الخاص (جنرال) (Huai-Hua) (أيْ جنرال الأخلاق الطيِّبة)؛ تتويجًا لإسهاماته في تنشيط حركة التجارة العربية مع الصين، وتقديرًا لدور العرب في إدارة النُّظُم التجارية وتطويرها داخل الصين.

ونظرًا إلى سمعة عبد الله الصحاري الحسنة، وتميُّز نشاطه الاقتصادي، ومكانته بين التُّجّار العرب في مدينة غوانزو (Guangzhou)؛ فقد انتخبه التُّجّار الأجانب، وعيَّنته محكمة سونغ رئيسًا لمنطقة سُكْنى العرب والأجانب الآخرين، وشرَّفه الإمبراطور الصيني بتعيينه ضابطًا للهجرة. وفي مُقابِل ذلك كله، كانت للشيخ مبادرات وأعمال خيرية داخل الصين، ومن ذلك تقديمه اقتراحًا لحكومة أُسرة سونغ (Song Dynasty)، يعرض فيه التبرُّع من أمواله لترميم أسوار مدينة غوانزو (Guanzhou)، وهو الاقتراح الذي لم يلقَ قبولًا من الحكومة. غير أنَّ هذه المبادرة تدلُّ على استعداده الإسهام في تطوير المدينة وحمايتها، وتدلُّ أيضًا على إمكاناته المادية الضخمة؛ ما يعني أنَّه كان ثريًّا جدًّا[2]، وأنَّ تجارته جاءت بعائدات ضخمة أسهمت في رفد خزينة الجمارك. وقد أُشير أيضًا إلى إسهاماته في ميدان التعليم للجالية المسلمة، مُمثَّلةً ببناء مدرسة، والتبرُّع بالمال لإدارة شؤونها، وإنشاء مبنى آخر يتعلَّم فيه الأطفال الأجانب[3]، ولم يقتصر الأمر فقط على دعمه للجالية المسلمة، وإنَّما بادر إلى شراء عدد من قطع الأراضي لبناء مدارس يتعلَّم فيها مواطنو المنطقة؛ إسهامًا في النهوض بمسيرة التعليم في مدينة خانفو[4].

إنَّ هذه الإسهامات تدلُّ على ثراء عبد الله الصحاري، وممتلكاته الكثيرة التي بلغت قيمتها ملايين عِدَّة من المينات الصينية (min) (مفردها منْ) [5]، وفاقت - بحسب الدراسة- الدخل

---

(1) منح الإمبراطور الصيني شين زونغ سونغ (Shenzong) (1067-1085م) التاجر عبد الله لقب (جنرال) (Huai-Hua)؛ أيْ جنرال الأخلاق الطيّبة. ينظر: محيرز، الرحلات، ص29.

(2) كرّار، العلاقات التاريخية، ص155. ينظر: زون-يان، الاتصالات، ص17؛

Zhang Jun Yan, op. cit. P. 102.

(3) Wang, The Arabs. P. 207.

(4) كرّار، العلاقات التاريخية، ص156. ينظر: Zhang Guang Da. Op. cit., p.128

(5) عُمْلة صينية نقدية مثقوبة لوضع الخيط فيها، وكان يُطلَق عليها أيضًا اسم غوان (貫 guan)، أو سوا (suo). وقد ذكر المُؤرِّخ كرّار أنَّ المن الواحد يساوي ألف قطعة نقدية. لتعرُّف المزيد عن قيمة المن، ينظر:

السنوي للتجارة الخارجية لحكومة أُسرة سونغ وهي في أوج ازدهارها؛ إذ لم يتجاوز دخلها مليونين من الميناء الصينية[1]. وقد عُرِف عبد الله الصحاري في الصين بوصفه زعيمًا للأجانب (Fanfang)، ومُحسِنًا له إسهاماته البارزة في التنمية الاجتماعية بمدينة غوانزو (Guangzhou)[2].

فيما يأتي النص المحفوظ في متحف أرض اللبان، الذي يشير إلى تقدير السلطات الصينية لجهود التاجر عبد الله الصحاري الخيِّرة وإسهاماته الفاعلة في العمل التطوُّعي أثناء إقامته في الصين:

> 对繁荣互市有功的阿拉伯商人，宋朝政府授官奖励。大食苏哈尔商人辛押陁罗，因“尝诣阙庭，躬陈琛币，开导种落，岁致梯航，”神宗熙宁间（1069-1077）被封为归德将军。另一个大食商人蒲罗辛，以“造船一只，船载乳香投泉州市舶，计抽解价钱三十万贯，委是勤劳”，高宗绍兴六年（1136）被封为承信郎。

أمّا ترجمة هذا النص فهي على النحو الآتي:

"منح إمبراطور السلالة (الصينية) الأخيرة مكافآت رسمية للتُّجّار العرب الذين قدَّموا خدمات جليلة أسهمت في النهوض بالسوق المشتركة وتعزيزها. وقد تشرَّف رجل الأعمال (Xin-Ja-To-Lu)[3] (أيِ التاجر عبد الله) الصحاري الأصل بنيل لقب (المرشد العام)[4] في عهد الإمبراطور شين زونغ سونغ (Shenzong of Song) (1069-1077م)[5] بعدما زار البلاط الإمبراطوري، وانحنى (للامبراطور؟)، واستنار، وزرع، ووصل إلى تيهانغ (Tihang) كل عام".

Christensen, Lars Bo Weights, and units in Chinese Coinage Section: “Guan 貫, Suo 索, Min 緡, Diao 吊, Chuan 串.” In: https://chinesecoins.lyq.dk/weights.html (اطُّلِع عليه بتاريخ: 10 شباط (فبراير) 2023م).

(1) كرّار، العلاقات التاريخية، ص154.
(2) كرّار، العلاقات التاريخية، ص155.
(3) هكذا ورد اسم الشيخ عبد الله الصحاري في النصوص الصينية المعاصرة له، والواردة في هذه الدراسة.
(4) كان منصبًا رفيعًا جدًّا في الصين زمن الشيخ عبد الله الصحاري.
(5) رُبَّما كان التاريخ في النص الأصلي غير دقيق؛ فقد تولّى هذا الإمبراطور الحكم منذ عام 1067م حتى مقتله عام 1085م.

تاجر طعام كبير آخر اسمه بو لوكسين (Pu Luoxin)[1]، عمل على بناء سفينة بمبلغ (300000) يوان (guan 圓元)[2]، وحمل اللبان، ثمَّ فرَّغه في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou)، وهو عمل شاقٌّ يتطلَّب كثيرًا من العناء والجهد، وكان ذلك في السنة السادسة من حكم (الإمبراطور) (Gaozong Shaoxing) [3](1136م).سونغ شين لانغ (Seung shin Lang)[4]".

4- عودة التاجر عبد الله الصحاري إلى عُمان، ومصير تِرْكته في الصين.

عندما قرَّر عبد الله الصحاري مغادرة الصين عام 1072م[5]، عائدًا إلى أرض الوطن الأُمِّ، قدَّم له الإمبراطور الصيني شين زون حصانًا أبيضَ وسرجًا[6]؛ اعترافًا منه بالدور الجليل الذي أدّاه الشيخ في مدينة غوانزو (Guangzhou)، بعدما عاش فيها عشرات السنين، ثمَّ انقطعت أخبار عبد الله الصحاري بعد ذلك؛ إذ لم تجد الدراسة في مصادر التأريخ العربية أيَّة معلومات عنه أو عن وفاته بعد عودته إلى وطنه عُمان.

كان معظم التُّجّار العرب والفُرْس الذين وصلوا الصين في عهد أُسرة تانغ (Tang) وأُسرة سونغ (Song) من الأثرياء، وأحدثوا سَبْقًا مُهِمًّا وربحًا عظيمًا في تجارة اللبان، والخيول، والعطور، والتوابل، والأحجار الكريمة، وغيرها. وهذا ما أكَّدته المصادر الصينية والعربية في آنٍ معًا، بالرغم من وجود عديد من العقارات والأموال التي خلَّفها هؤلاء التُّجّار، ولم تجد سبيلًا إلى توثيقها ورصدها، خلافًا للتاجر عبد الله الصحاري الذي ترك وراءه في غوانزو ممتلكات كثيرة، قُدِّرت قيمتها بملايين عِدَّة من المينات الصينية[7]. وقد علَّق الباحث الصيني زانغ زون-يان (Zhang Jun-Yan) على ذلك بالقول إنَّ عائدات التجارة الخارجية لحكومة أُسرة سونغ

---

(1) لم تتمكَّن الباحثة من الاستدلال على اسم هذا التاجر أو البَحّار.
(2) عُمْلة صينية نقدية مثقوبة لوضع الخيط فيها، وكان يُطلَق عليها أيضًا اسم غوان (貫 guan)، أو سوا (suo). وقد ذكر المُؤرِّخ كرّار أنَّ المن الواحد يساوي ألف قطعة نقدية. لتعرُّف المزيد عن قيمة المن، ينظر:
Christensen, Lars Bo Weights, and units in Chinese Coinage Section: “Guan 貫, Suo 索, Min 緡, Diao 吊, Chuan 串.” In: https://chinesecoins.lyq.dk/weights.html
اطُّلِع عليه بتاريخ: 10 شباط (فبراير) 2023م.
(3) هو الحاكم العاشر من أُسرة سونغ (Song Dynasty).
(4) قد يكون هذا الاسم لكاتب هذا النص.
(5) Zhang Jun Yan, op. cit. P. 102.
ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص156.
(6) Zhang Jun Yan, op. cit. P. 102.
ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص156.
(7) Zhang Jun Yan, op. cit. P. 102.
ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص156.

(Song Dynasty)، في عصر ازدهارها، لم تتجاوز مليونين من المينات الصينية. وهذا يعني أنَّ ممتلكات عبد الله الصحاري الشخصية قد تجاوزت إجمالي عائدات التجارة الخارجية السنوي لحكومة أُسرة سونغ (Song Dynasty)[1]، فماذا كان مصير أمواله وممتلكاته؟

لم تذكر المصادر الصينية والعربية شيئًا عن ظروف وفاة التاجر عبد الله الصحاري أو مقتله[2]، ولكنَّ مصادر صينية تحدَّثت عن وقائع وأحوال لها تعلُّق بالتاجر عبد الله الصحاري، وجاء ذكر بعضها في سجل سو-تشي (Su-Zhe)، وكان أبرزها الدعوى القضائية التي تتعلَّق بممتلكاته، والتي تضمَّنها المجلد الخامس. وبالرغم من فَقْدِ جزء من الفقرة الأولى في المقال الخاص بالقضية، فإنَّ القضية تتلخَّص في عدم وجود وريث لعبد الله الصحاري بعد وفاته[3].

والحقيقة أنَّ قوانين تنظيم ميراث الأجانب في الصين، التي نصَّت عليها مواد القانون المحلي ولوائحه، أثَّرت سلبًا في كثير من قضايا الميراث، وتسبَّبت في حدوث مشاحنات ونزاعات على الميراث الناتج من الزواج المختلط. وبوجه عام، فقد تعاملت أُسرة سونغ (Song 宋朝 Dynasty) مع ممتلكات الأجانب وقضايا الميراث بحذر شديد.

من اللوائح والقوانين التي تختصُّ بالميراث في تلك الآونة، بحسب ما جاء في كتاب (تاريخ أُسرة سونغ)، قانون ينصُّ على وضع الحكومة يدها على العبيد، والبيوت، والمَحالِّ، والأصول، والبضائع المنقولة بعد وفاة رَبِّ الأُسرة. ثمَّ يُنظَر في أقارب المُتوفّى وَفقًا لدرجة القرابة قبل توزيع التِّرْكة عليهم. وفي حال حدث أيُّ إشكال في توزيع الميراث، أو تشكيك في درجة القرابة، أو لم يكن للمُتوفّى أقارب، فإنَّه يتعيَّن على المُدَّعي العام أنْ يُسلِّم التِّرْكة إلى السلطة الحاكمة. ويُستثنى من ذلك الأقارب الذين تثبت صلتهم بالمُتوفّى[4].

وبهذا الخصوص، صدر مرسوم في عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty)، وتحديدًا في السنة الخامسة من حكم (كاي تشنغ)، ينصُّ على وجوب منح الوالدين ميراث ابنهم المُتوفّى، وتكليف موظفين مُتخصِّصين بالتحقُّق من ذلك؛ لكيلا يُظلَم والدا المُتوفّى، أو تستأثر الزوجة

---

(1) أقوال المُؤرِّخ كرّار جاءت استنادًا إلى شرح البروفيسور (Zhang-Jun-Yan) في جامعة بكين له عن الثروة الهائلة التي تمتَّع بها هذا التاجر العُماني؛ إذ قال إنَّ الدخل السنوي للتجارة الخارجية في عهد أُسرة سونغ في أكثر أوقات ازدهارها قد بلغ مليوني مين (min) فقط. ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص155.

(2) لم تذكر المصادر الصينية والعربية شيئًا عن ظروف وفاته، أو رُبَّما مقتله، وعمّا إذا كان ذلك في عُمان، أو في المنطقة العربية، أو في الصين.

(3) Yan, Lu. Foreign Muslim Merchants Inhabit ted in Guangzhou in Tang and Song Dynasties, Institute of Nautical Silk Road. Fujian Social Sciences Academy. Fuzhou, Fujian, J, Northwest University Formalities. Philosophy and Social Science. No. 4. 2014. P. 3.

(4) Ibid., P. 3.

بالميراث وحدها. أمّا أولاد الصينيات الذين فقدوا عائلاتهم فيُعامَلون معاملة المواطنين العاديين بعد أجيال من المواليد في الصين[1].

وقد سبق القول أنّ،، فقد ورد في التدوينات الصينية خمس روايات عن الوضع القانوني لميراث الشيخ عبد الله الصحاري في الصين.

(1) Yan, op. cit. p. 3-4.

1. **الرواية الأولى:**

في نهاية القرن العاشر الميلادي، وفد تُجّار من إقليم التبت (Xīzàng 西藏)[1] إلى مدينة غوانزو (Guangzhou 广州)، وكانت تَحْكمهم علاقات طيِّبة بالتُّجّار الأجانب؛ إذ سعَوا لاستقطاب هؤلاء التُّجّار إلى الصين. وكان من بين التُّجّار الذين استقرّوا بتجارتهم في مدينة غوانزو (Guangzhou)، التاجر العُماني شين-يا-تو-لو" (Xin-Ja-To-Lu)، وهو التاجر عبد الله الصحاري الذي كان له ابن بالتبنّي. وبحسب السجلّات التي روت قصة هذا التاجر، فإنَّ عبد الله الصحاري كان كبير التُّجّار (فان غانغ Fanfang) قُتِل في الصين بين عامي 1085م و1089م[2]، فورث ابنه بالتبنّي ثروته في غوانزو (Guangzhou 广州). غير أنَّ بعض الغيورين والحاسدين من رجال الأعمال في المدينة قدَّموا شكوى لوزارة الأُسرة، معتقدين أنَّه لا يحقُّ قانونيًّا للابن بالتبنّي أنْ يرث التاجر العربي، ولكنَّ سو-تشي (Su-Zhe) المسؤول عن قانون شؤون الأُسرة في البلاط الإمبراطوري رفض قبول الشكوى. ورُبَّما أحسن سو-تشي (Su-Zhe) باتخاذه هذا القرار الذي لم يُخالِف القانون، لا سيَّما أنَّه جاء مُوافِقًا لكتاب أُسرة سونغ الجديد (Song Xing shu) الذي يتضمَّن في مجلده العاشر بند (قانون الزواج والأُسرة، وبند (أصول التُّجّار العرب والفُرْس)[3].

2. **الرواية الثانية:**

ما إنْ عاد التاجر عبد الله الصحاري من مسقط رأسه (صحار في عُمان)، حتى قُتِل. وقد كان له منزل في مدينة غوانزو (Guangzhou 广州)، وثروة كبيرة تُقدَّر بملايين عِدَّة من المينات الصينية، وابن واحد فقط بالتبنّي يتولّى الإشراف على الأعمال المنزلية الرئيسة. لكنَّ هذا

---

(1) منطقة في آسيا الوسطى، وهي موطن شعب التبت. والاسم الصيني للتبت في العصور الوسطى هو توبو(吐蕃)، أو توبي (土 蕃)، أو توفان. وقد ظهر هذا الاسم أوَّل مَرَّة في الأحرف الصينية، مثل 土番 ، في القرن السابع الميلادي (لي تاي). ينظر:

Marks, Thomas A. (1978). Nanchao and Tibet in South-western China and Central Asia. The Tibet Journal. Vol. 3, No. 4. Winter 1978, pp. 13–16.

(2) التاريخ في هذه الرواية غير دقيق؛ ذلك أنَّ الشيخ عبد الله الصحاري، كما هو مذكور أعلاه، غادر الصين عام 1072م.

(2) Zhang Jun Yan, ibid., P. 102.

كرّار، العلاقات التاريخية، ص156.

(3) Yan, Lu. Foreign Muslim Merchants Inhabit ted in Guangzhou in Tang and Song Dynasties, Institute of Nautical Silk Road. Fujian Social Sciences Academy. Fuzhou, Fujian, J, Northwest University Formalities. Philosophy and Social Science. No. 4. 2014. P. 3-4.

الحال لم يَرُقْ لأحد رجال الأعمال الذي ملأ قلبه الحسد والغيرة، فسارع بالذهاب إلى وزارة الأُسرة في العاصمة بيانجين (Bianjing " 汴京)؛ لتقديم بلاغ يفيد بأنَّ هذا الابن بالتبنّي لا يحقُّ له أنْ يرث هذا القَدْر الضخم من الميراث، وأنَّه يجب مصادرة أصول الشيخ. عندئذٍ أرسل الابن شخصين إلى وزارة الأُسرة في العاصمة للاستئناف، وكان ملف القضية بين يدي (Li Lan Guan) الذي رأى أنَّ الابن بالتبنّي يُعامَل معاملة الهوجوي (Hujue) (أيْ بوصفه واحدًا من السُّكّان الأجانب)، وهو ما يسمح للحكومة بوضع يدها على كثير من ممتلكات الشيخ بعد مصادرة جميع أصوله.

حُسِمت القضية لمصلحة الابن، وأمر سو-تشي (Su-Zhe)، وهو الموظف المسؤول في وزارة الأُسرة، أنْ يُمنَح الابن الميراث كله بناءً على القانون واللوائح ذات الصلة بالموضوع. لكنَّ رجل الأعمال لي لانغ (صاحب الشكوى) لم يقتنع بهذا القرار، فأخبره الموظف المسؤول سو-تشي (Su-Zhe) أنْ يذهب إلى يو-شي-تاي وإلى مقاطعة "شانغشو" لاستئناف الحكم، لكنَّه لم يفعل[1].

3. الرواية الثالثة:

تقول الرواية الثالثة إنَّ الابن الذي تبنّاه التاجر عبد الله الصحاري كان طفلًا من العبيد، ثمَّ ألحقه عبد الله بنسبه فيما بعدُ، وجعله حُرًّا، فأصبحت العلاقة بينهما أشبه بعلاقة الوالد بابنه. غير أنَّ هذا الابن لا يزال ينتمي إلى فئة العبيد، ومن ثَمَّ لا يحقُّ له المطالبة بالميراث؛ ذلك أنَّ الإسلام أبطل نظام التبنّي في المجتمع العربي منذ زمن بعيد. فقد تبنّى النبي محمد صلّى الله عليه وسلَّم زيد بن حارثة، وعامله كابن له في سِنِيّ حياته الأولى، حتى إنَّه سُمِّي زيد بن محمد، ثمَّ جاء الوحي من السماء مُحرِّمًا النسب بالتبنّي[2]، وما يتعلَّق به من قضايا الميراث والأُسرة. وبالرغم من إلغاء الإسلام نظام التبنّي، فإنَّ الشرع أباح كفالة اليتيم، بل حَثَّ عليه، ويكون ذلك برعايته، ومعاملته معاملة الأبناء من حيث الرحمة، والرعاية، والتعليم، والتربية. بيد أنَّ الطفل اليتيم في هذه الحالة لا يحظى بالاعتراف القانوني الذي يتمتَّع به أبناء الوالد الذين هم من صُلْبه.

ولمّا كانت العلاقة بين عبد الله الصحاري وطفله بالتبنّي مُحرَّمة في الإسلام[3]، ويكتنفها كثير من الغموض، فإنَّه لا يحقُّ لهذا الطفل أنْ يرث شيئًا. أمّا إذا ترك وصية قانونية تنصُّ على

---

(1) Yan, Muslim. P. 3-4.

(2) موسوعة الدرر السُّنّية، مرجع علمي مُوثَّق على منهج أهل السُّنَّة والجماعة. الراوي: السيّدة عائشة أُمُّ المؤمنين. ينظر: البخاري، صحيح البخاري، حديث رقم 5088 . الرابط الإلكتروني:
https://www.dorar.net/hadith/sharh/14160

(3) المصدر نفسه.

توريث هذا الطفل جزءًا من ممتلكاته القانونية، فإنَّه يحقُّ للطفل في هذه الحالة أنْ يحصل على جزء منها؛ شرط ألّا يتجاوز ذلك ثلث الميراث.

وفي حالة التاجر عبد الله الصحاري، فإنَّه لم يكتب وصية في حياته بخصوص التوريث. والرواية تقول إنَّ مَنْ يرثون (في الوضع الطبيعي الذي أقرَّه الإسلام) هم: الزوجة، والأبناء، والأقارب المُقرَّبون[1]... أمّا الابن بالتبنّي فلا ميراث له[2].

خلاصة القول أنَّه لم يثبت للجانب الصيني وجود أُسرة أو أقارب مُقرَّبين للتاجر عبد الله، وأنَّ قضايا الميراث مُعقَّدة جدًّا في هذه الحالة؛ لذا رأى سو-تتشي (الموظف المسؤول عن الفصل والحكم في هذه القضية) أنَّ الحل الأنسب هو رفض شكوى رجل الأعمال في غوانزو[3].

4. الرواية الرابعة:

ما إنْ تُوفِّي التاجر عبد الله الصحاري، حتى طُبِّقت على ثروته شروط معالجة الأصول والممتلكات بحسب نص قانون المعاملات في مجتمع التُّجّار الأجانب، المعروف باسم هوجوي (hujue)، فهل يحقُّ لابنه بالتبنّي أنْ يرث؟

صحيحٌ أنَّ قانون الميراث الذي كان نافذًا في عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) هو نفسه الذي كان ساريًا في عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty)، لكنَّ القانون الأوَّل تفرَّد بمزايا خاصة به، مثل: مراعاة أحوال المرأة وصهرها في الميراث، والسماح بتبنّي أطفال من ألقاب مختلفة (عائلات أُخرى). وبحسب هذا القانون، يحق للابن بالتبنّي أنْ يرث.

في السنة الرابعة من عهد الإمبراطور رينزونغ تيانشنغ (1026م)، صدرت أحكام تكميلية تخصُّ "لوائح الأُسرة المُفصَّلة"، وأقرَّت محكمة العدل التابعة لمحكمة "لوائح قضايا الأُسرة" أنَّ الميراث يَؤول إلى الورثة مباشرة، وأنَّه يؤول إلى الصهر أو الابن بالتبنّي في حال عدم وجود أبناء، وذلك وَفق آليَّة تَحْكم كيف تُوزَّع نسبة التِّرْكة بحسب درجة القرابة بالدم، وصلة القرابة بالأب أو الأُمِّ، وتُنظِّم كذلك درجة المواطنة، ومُدَّة الإقامة في مجتمع الأجانب (هوجوي Hujue). وفي حال أكَّدت شهادة الشهود عدم وجود وصية مُحدَّدة من الشخص المُتوفّى، وعدم وجود أقارب مُقرَّبين له، فإنَّ الميراث يُصادَر في هذه الحالة[4].

---

(1) في حال كان الأولاد والزوجة أحياء عند وفاة الوالد، فإنَّه لا يحقُّ لأقربائه المُقرَّبين الحصول على جزء من الميراث. أمّا في حال لم يترك المُتوفّى خلفه زوجةً وأولادًا فيحقُّ لأقرب المُقرَّبين أنْ يرثوا شيئًا من الميراث، بعد الرجوع إلى قانون المواريث في الإسلام لتحديد ذلك.

(2) Yan, ibid., p. 3-4.

(3) Yan, ibid. p. 4-6.

(4) Yan, ibid., p 4-6.

امتاز عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) بسَنِّ قوانين جديدة، وتعديل أُخرى. وفيما يخصُّ حالة التاجر عبد الله الصحاري، فإنَّ الفيصل في هذه القضية هو المُدَّة التي عاشها الابن المُتبنّى مع عبد الله؛ فإذا كانت عامًا كاملًا أو أكثرَ بحيث لا تتجاوز ثلاث سنوات حُقَّ لهذا الابن أنْ يرث ما قد يصل إلى نصف التِرْكة. ومن ثَمَّ، فإنَّ مُدَّة الإقامة والمواطنة هي التي تُحدِّد أحكام الميراث، وتُبيِّن تفاصيل نسبة الميراث والاستحقاق من التِرْكة[1]. وفي كل الأحوال، لم يَرِدْ في أيِّ من السجلّات حصرٌ لممتلكات هذا التاجر المُتوفّى، أو وصفٌ لها.

5. الرواية الخامسة:

كان التاجر عبد الله الصحاري زعيمًا وقائدًا عربيًّا فذًّا أثناء حكم أُسرة سونغ (Song Dynasty) في مدينة غوانزو (Guangzhou 广州)، وقد تعرَّض للقتل في هذه المدينة[2]؛ ما تسبَّب في نشوء نزاع على الميراث، بأنْ رُفِعت دعوى إلى سو-تشي (Su-Zhe) الذي شغل منصب وزير لقسم الأُسرة آنذاك، وكان يحكم في قضايا ميراث التُّجّار الأجانب. وفي الوقت نفسه، فإنَّ أُسرة سونغ (Song Dynasty) سنَّت أحكامًا قانونيةً تختصُّ بكيفية التصرُّف في تِرْكة التُّجّار العرب وغيرهم من الأجانب في سونغ شينغ تونغ، وهي موجودة في المجلد رقم (12) الذي حمل عنوان (قانون زواج الأُسر في تاريخ أسرة سونغ الحديث)، وتضمَّن فقرات تخصُّ كُلًّا من: أصول مجتمع الأجانب (هوجوي hujue)، وممتلكات التُّجّار المُتوفّين المملوكة للشعب، وبلاد فارس.

ومن المُلاحَظ أنَّ أُسرة تانغ (Tang) وأُسرة سونغ (Song) قد أَوْلتا حقوق رجال الأعمال الأجانب ومصالحهم الاهتمام اللازم في مختلف الجوانب؛ إذ ينصُّ القانون - مثلًا- على أنَّ مَنْ قُتِل أو توفّاه الله من العرب والفُرْس القادمين إلى الصين، فإنَّه سيتمُّ التصرُّف في ممتلكاته، وبضائعه، وما إلى ذلك، وَفقًا لأنظمة التُّجّار. وهذا هو الأساس القانوني الذي حرصت أُسرة سونغ (Song) على اتباعه دائمًا في التعامل مع تركات التُّجّار الأجانب، ومراعاة أحوال الورثة المُتشعِّبة.

ومن الجدير بالذكر أنَّ قانون الميراث في عهد أُسرة سونغ (Song) قد سار على نهج النظام القديم لأُسرة تانغ (Tang)، مُمثَّلًا برعاية وضع المرأة وصهرها في الميراث؛ ما منح الأطفال البدلاء (غير الأصيلين) من عائلات مختلفة، لا سيَّما الأطفال بالتبنّي، الحقَّ في التِرْكة.

---

(1) Yan, loc. cit.

(2) لم تجد الباحثة في أيِّ مصدر آخر ما يشير إلى ظروف مقتله.

ومن ثَمَّ، فقد نظر سو-تشي (Su-Zhe) في قضايا النزاع الخاصة بتركات التُّجّار الأجانب بناءً على هذه القاعدة، وهو ما يحمل دلالات عديدة ذات مغزى كبير في هذا الجانب[1].

3.3 تدوينات التُّجّار والرحّالة الصينيين عن بلاد العرب وعُمان:

أدّى الرحّالة الصينيون دورًا مُهِمًّا في التأريخ لعُمان والمنطقة العربية خلال الحقبة التي تناولتها هذه الدراسة، وتمثَّل ذلك في تدوين مشاهداتهم عنها، ورصد ملاحظاتهم عليها. ومن أهم الرحّالة الصينيين الذين تميَّزوا في هذا الجانب: دو هوان (杜環 Du Huan) الذي يُعَدُّ أوَّل الرحّالة الصينيين وصولًا إلى المنطقة العربية، وهو كاتب رحلات صيني، عاش في القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي.

وُلِد دو هوان (Du Huan) في حوالي عام 750م في مدينة تشانج آن Chang'an 長安 (خمدان)؛ عاصمة الصين إبّان حكم أُسرة تانغ (Tang Dynasty) (618-907م)، وقد أُلحِق بالحملة العسكرية الصينية بقيادة المفوض العسكري للدفاع عن الأراضي الغربية جاو شيانزي (Gao Xianzhi)؛ بُغْيَةَ صَدِّ جيوش الخلافة العباسية. وفي عام 133هـ/751م، دارت معركة على ضفاف نهر طلاس Talas (أو Talaz) شمال سمرقند، انتصرت فيها جيوش الخلافة العباسية، وأُسِر دو هوان مع اثنين من الفنّانين (الحرفيين)، هما: فان شو (Fan Shu)، وليو تسه (Liu Ci)، واثنين آخرين من النسّاجين، هما: له وي (Le Wei)، ولو لي (Lu Li)، وذلك وَفقًا لِما جاء في كتاباته. وقد نقلوا جميعًا إلى مدينة الكوفة (عاصمة الخلافة العباسية)، قبل بناء الخليفة أبو جعفر المنصور مدينة بغداد المُدوَّرة التي أصبحت عاصمة الخلافة عام 145هـ/762م. عاد دو هوان إلى وطنه الصين بعد أنْ مكث في الأَسْر عشر سنوات منذ معركة طلاس عام 133هـ/751م، وقد كتب أثناء ذلك ملاحظاته ومشاهداته وانطباعاته عن البلاد الإسلامية العربية، والبلاد الإسلامية غير العربية[2].

---

(1) Yan. op. cit. p. 4-6

(2) Lie, The First Chinese Travel Record on the Arab World :Wan, Commercial and Diplomatic Communications during the Islamic Golden Age, Qiraat, No. 7 Rabi I - II, 1438 - December 2016 - January 2017. King Faisal Center for research and Islamic Studies, P. 7. ينظر هذا المرجع في البرابط التالي: https://www.kfcris.com/pdf/c2508c385dd7671ac18676b7178a955a58e09505b194a.pdf. أطلع عليه بتاريخ 3(نوفمبر) 2023م)

أمّا الرحّالة الصيني الثاني الأبرز فهو المُترجِم وانغ – دا – يوان، الذي لُقِّب بـ(ماهوان (Ma Huan)، ورافق الأدميرال والدبلوماسي والرحّالة الصيني المشهور تشنغ خه (Zheng He قائد الأسطول الصيني الذي نظَّم سبع رحلات أو حملات بحرية[1]، اثنتان منهما إلى بلاد المسلمين، وفيهما زار ماهوان مناطق كثيرة من بلاد المسلمين في آسيا وإفريقيا، مثل: مدينة ظفار، وهرمز، وعدن، ومكَّة المُكرَّمة، والمدينة المُنوَّرة، ودوَّن مشاهداته في كتاب ألَّفه عام 750هـ/1349م، وسمّاه (سجل البلدان والجُزُر الأجنبية وشعوبها)[2].

وتأسيسًا على ذلك، فإنَّ هذا المبحث يتناول بالتحليل والتفصيل جوانب عِدَّة من شخصية دو هوان، ويبحث عن إجابات شافية للأسئلة الآتية:

- ما طبيعة الأحوال التي شهدها دو هوان أيام أَسْره؟
- ما التقنية الصناعية الصينية التي نقلها دو هوان وزملاؤه إلى نظرائهم العرب في الكوفة؟
- فيمَ تتمثَّل أهمية الأخبار التي نقلها دو هوان عن بلاد العرب التي زارها خلال عشر سنوات من الأَسْر؟

1.3.3 سيرة دو هوان الجندي، والحرفي، والرحّالة:

1- أَسْر دو هوان في الكوفة، وتدوين مُذكِّراته.

مكث دو هوان (杜環 Du Huan) هو وزملاؤه في الكوفة أسيرًا لدى العباسيين نحو عشر سنوات[3]، بعد أَسْره مع فنّانين آخرين في معركة طلاس عام 751م. وكما سيأتي لاحقًا في هذا المبحث، فإنَّ دو هوان لم يكن أسير حرب بالمعنى الحرفي؛ إذ كان يتنقَّل من الكوفة إلى دمشق، وإلى عدد من أقاليم الخلافة العباسية.

---

(1) لمزيد من المعلومات عن هذه الرحلات، ينظر: محيرز، الرحلات، ص57-65؛ خوري، إبراهيم. العرب والصين، ص77-83؛ الدامغ، فهد بن عبد العزيز. الجزيرة العربية في مُدوَّنة الكاتب الصيني ماهوان: عرض وتحليل ونقد، مجلَّة الخليج للتاريخ والآثار، مجلس التعاون لدول الخليج العربية- جمعية التاريخ والآثار، السعودية، الرياض:2011م، ص231-302. (سيشار إليه لاحقًا: الدامغ: الجزيرة العربية).

(2) الدامغ، الجزيرة العربية، ص234-236، 286.

(3) كانت هذه هي مُدَّة الأَسْر في الكوفة عاصمة العباسيين حتى بناء بغداد على يد الخليفة أبي جعفر المنصور، وتصبح اصمة للخلافة العباسية منذ عام 145هـ/ 762م. ينظر:
https://www.britannica.com/place/Kufah

عمل دو هوان وزملاؤه خلال مُدَّة الأَسْر على نقل خبراتهم المهنية إلى نظرائهم من الصُنّاع المسلمين، مثل: تقنيات الغزل والنسيج، وتكفيت[1] الأواني المعدنية بالذهب أو الفضَّة أو كليهما معًا، وصناعة الورق من بعض أنواع النباتات والخزف، وصناعة الخزف الصيني[2].

تمكَّن دو هوان خلال سِنِيِّ الأَسْر من التجوُّل زمنًا طويلًا في داشي Dashi (大 食) (أيْ في بلاد العرب، أو أراضي الخلافة العباسية الأُخرى)، إلى أنْ سُمِح له بالعودة بحرًا إلى خانفو (غوانزو، أو كانتون) عام 145هـ/762م، على متن سفينة تجارية، ليشرع بعدها في تدوين ملاحظاته وانطباعاته عن أراضي الخلافة العباسية، في مُؤلَّف حمل عنوان (جينغشينغ جي Jingxing ji 經行記)؛ أيْ سجلّات الرحلات، وهو في معظمه مفقود، باستثناء بعض المقتطفات التي جعلها عمُّه دو-يو (Du You) (735-812م) [3] في فصلين (الفصل192، والفصل 193) ضمن موسوعته (تونغ ديان Tongdian 通典) (أيِ المؤسسات الشاملة)[4] التي ألَّفها عام 801م، وضمَّت (1513) شخصية صينية. وما تزال هذه الموسوعة محفوظة إلى يومنا هذا.

---

(1) **تقنية التكفيت:** هي زخرفة الأواني المعدنية بمادة أغلى ثمنًا منها، وذلك عن طريق الحفر. فمثلًا، كانت الأواني النحاسية تُزخرَف بالفضَّة أو الذهب. وهي تختلف عن تقنية التطعيم التي تقوم على زخرفة الأثاث الخشبي والقطع الخشبية بالعاج أو الصدف بالحفر أيضًا.

(2) حظيت الأواني الخزفية الصينية ذات الطين الصناعي الحجري الصُلْب، والسطح الأبيض الأملس اللامع، إعجاب الخليفة العباسي هارون الرشيد (170-193هـ/786-809م)، وذلك عندما وصلته مجموعة منها هدية من الأمير علي بن عيسى والي الدولة العباسية على خراسان. وقد حاول الخزفيون المسلمون تقليد تصنيع الخزف الصيني بالطريقة نفسها، لكنَّهم لم يتمكَّنوا من ذلك لأسباب عِدَّة، أهمها: عدم توافر الطين والأفران ذات درجات الحرارة المناسبة. ينظر: صادق، العلاقات العربية الصينية والتجارة البحرية من القرن السابع إلى القرن العاشر الميلادي في: العرب والصين: مستقبل العلاقة مع قوة صاعدة، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط1، الدوحة 2019م.

(3) قضى دو يو (Du You) (735-821م) ستة وثلاثين عامًا من حياته في التأليف والجمع لكتابه (التاريخ الموسوعي للمؤسسات)، الذي يقع في (200) صفحة، ويضمُّ مجموعة من القوانين واللوائح والأحداث العامة منذ العصور القديمة. وقد اعتمد دو يو سجل رحلات دو هوان (Du Huan) بوصفه أحد مصادر كتابه. وفي عام 801م، عرض دو يو الكتاب على الإمبراطور ديزونج (Dezong) في العاصمة الصينية خمدان (تشانج آن)، فأصدر الأخير مرسومًا إمبراطوريًّا يشيد بالكتاب الزاخر بالمعلومات التي تعود إلى ألف سنة خلت. ينظر: Akin, Alexander, "The Jing Xing Ji of Du Huan: Notes on the West by a Chinese Prisoner of War." Harvard Middle Eastern and Islamic Review, volume 5, 1999-2000: 77-102.

وأيضًا: Du You, ed. Tongdian [Encyclopedic History of Institution] [submitted to the throne in 801 C.E.], Scroll 191, bianfang-dain [border defense] 7, zongxu [preface to the Rong people in the West]; Scroll 193, bianfang-dain Xirong [border defense] 9.

(4) موسوعة جُمِعت في عهد أُسرة تانغ (618-907م) على يد الباحث الحكومي البارز دو يو (735-812م)؛ إذ عمل على مسح (حصر) المؤسسات الاجتماعية والسياسية والثقافية في التاريخ الصيني؛ ما مثَّل أنموذجًا يحتذى به في كتابة الموسوعات الصينية. لمزيد من التفاصيل. للمزيد من التفاصيل عن هذه الموسوعة، ينظر: Linsun Cheng, Berkshire Encyclopedia of China, Berkshire Publishing Group. Oxford University Press. Oxford. 2009.

جاء الفصل (193) بعنوان (بيانفانغ ديان Bianfang dian 邊防典) (أيْ مؤسسات الدفاع عن الحدود Institutions of Border Defence)، واحتوى على مقاطع من تدوينات دو هوان التي تعرض لعلاقات الصين بالأراضي الاسلامية العربية؛ أيْ بأراضي الخلافة العباسية.

ما إنْ عاد دو هوان إلى خانفو (غوانزو، أو كانتون)، حتى أخذ يُدوِّن خلاصة تجاربه وانطباعاته ومشاهداته أثناء الأَسْر في كتاب حمل عنوان (جينغشينغ جي Jingxing ji 經行記)؛ أيْ سجلّات الرحلات[1]، لكنَّ معظم هذه التدوينات فُقِدت، ولم يتبقَّ منها إلّا نحو (1511) كلمة فقط، وقد عمل عمُّه المُؤرِّخ والجنرال العسكري والسياسي دو يو (Du You 杜佑) (735-812م) على تضمينها في موسوعته (المؤسسات الشاملة) (Tongdian 通典)، التي كتبها بين عامي 766م و801م، وهي موسوعة تتناول مجموعة من الموضوعات التي تتحدَّث عن العصور القديمة حتى عام 756م، علمًا بأنَّ ربع الموسوعة يُركِّز على سلالة تانغ (Tang Dynasty)[2].

مع اقتراب نهاية حكم أُسرة تشينغ (Qing dynasty) (1644-1911م)[3]، تولّى تشين يون رونغ (Chen Yunrong) (1858-1918م) مهمة إعادة ترتيب (أو تحقيق) كتاب (سجلّات الرحلات) (جينغشينغ جي Jingxing 经行记) (Records of Travels) كما في النسخة الأصلية. وقد ظهرت من الكتاب طبعات حديثة، إحداها كانت عام 1911[4].

---

(1) Zhang, Yi and Zhang, Yichun (2006, 2nd ed). Annotation and Interpretation on the "Memoir of the Pilgrimage to the Five Kingdoms of India" and the "Record of Travels". Beijing: Zhonghua Book Company. ISBN 7-101-02036-4; Yang, Tingfu, "Du Huan". Encyclopedia of China, 1st ed.

(2) Zhang Xiuping; et al. (1993). 100 Books That Influenced China: Tongdian. Nanning: Guangxi Renmin Press. ISBN 7-219-02339-1.

(3) تأسَّست أُسرة تشينغ (1644-1911م) على يد شعب شمال شرق آسيا الذي أطلق على نفسه اسم مانشوس. وكان لهذا الشعب تاريخ ولغة وثقافة وهوية مختلفة عمّا لدى السُّكّان الصينيين الذين تعرَّضوا للغزو عام 1644م عندما أضعفت الثورات الداخلية الصين.

(4) Schottenhammer, Angela. Yang Liangyao’s Mission of 785 to the Caliph of Baghdād: Evidence of an Early Sino-Arabic Power Alliance? Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient. Tome 101. 2015. P. 180.

وبالمثل، عمل المُؤرّخ والشاعر الصيني وانغ غووي (王國 Wang Guowei)، أو وانغ كو-وي (靜安 Wang Kuo-wei)، أو جنغآن (靜安 Jing’an) (1877-1927م) على نشر تدوينات دو هوان لاحقًا في كتاب مُنفصِل[1].

2- محتوى تدوينات دو هوان عن بلاد العرب.

ورد في الورقة رقم (5279)، ضمن الفصل (192) من تدوينات دو هوان، وصفٌ دقيق للحياة اليومية المعاصرة في الكوفة التي كانت عاصمة الخلافة العباسية قبل إنشاء مدينة بغداد[2]، لكنَّ دو هوان لم يكتب الكثير عن العلاقات الدبلوماسية العباسية الصينية المباشرة، وإنَّما اكتفى بتدوين جوانب من الاحتفالات والعادات السائدة، مثل: المآدب في عاصمة الخلافة العباسية، واهتمام الناس بتبادل الهدايا، لا سيَّما الأواني الزجاجية الإسلامية الجميلة التي وصل مثلها (بالمتاجرة) إلى جميع أنحاء الصين، ولم تكن حكرًا على غوانزو؛ فقد عُثِر على بعض هذه الأواني - مثلًا- عام 1987م أثناء التنقيبات الأثرية في أطلال قصر كان مُشيَّدًا تحت معبد فامين (法門寺 Famen Temple) في تشانغان (Chang’an)، ويُعتقَد أنَّها جاءت من العراق. وبالمُقابِل، عُثِر على كثير من المُنتَجات الصينية في المناطق العربية، مثل صحار والبليد؛ ما يدلُّ على متانة العلاقات التجارية التي كانت تربط عُمان بالصين، وما يزال متحف أرض اللبان في مدينة البليد ومتاحف أُخرى في سلطنة عُمان، تحتفظ بنماذج كثيرة منها[3].

ستتناول الدراسة بالتحليل والمناقشة ما جاء في وصف دو هوان للبلاد التي زارها أو سمع عنها أثناء إقامته وترحاله في أراضي الخلافة العباسية من بلاد العرب. ويَحْضرنا هنا سؤلان مُهِمّان، هما: ما المظاهر والجوانب التي لفتت انتباه هذا الرحّالة في بلاد العرب؟ وما القيمة المعرفية التي ستضفيها تفاصيل الرحلة على تاريخ العرب في الحقبة التي تناولتها الدراسة؟

---

(1) Zhang, Yi and Zhang, Yichun (2006, 2nd ed). Annotation and Interpretation on the "Memoir of the Pilgrimage to the Five Kingdoms of India" and the "Record of Travels". Beijing: Zhonghua Book Company. ISBN 7-101-02036-4; Yang, Tingfu, "Du Huan". Encyclopedia of China, 1st ed.

(2) Schottenhammer. Yang, p. 181; Schottenhammer, 2014. P. 13)1.

(3) ينظر نماذج من هذه الأواني ضمن حطام سفينة بيلايتونغ Belitung في القرن التاسع الميلادي. ينظر: Flecker, Michael. A Ninth-Century Arab Shipwreck in Indonesia The First Archaeological Evidence of Direct Trade with China. http://www.asia.si.edu/Shipwrecked/downloads/07Flecker.pdf
أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م.

1. العرب (داشي Dashi 大食) (الكوفة):

يقصد دو هوان بكلمة (داشي) مدينة الكوفة التي كانت عاصمة الخلافة العباسية عند أَسْره؛ أي قبل بناء مدينة بغداد التي أصبحت عاصمة للخلافة العباسية عام 145هـ/762م. وكذلك أطلق الصينيون هذا الاسم داشي Dashi (大食) على العرب آنذاك، وذلك إلى جانب اسم آخر هو أقور A-ju-luo (Aqūr) [1]. وقال دو هوان إنَّ ملكهم يُعرَف بالمُؤمِن [2]، وإنَّ عاصمته هنا؛ أيْ في الكوفة حيث كان يوجد آنذاك[3].

من المشاهدات التي أثارت استغراب دو هوان، تمسُّك الرجال (في مدينة الكوفة عاصمة الخلافة العباسية) بأداء الصلاة؛ إذ قال إنَّ جميع الرجال يُؤدّون الصلاة خمس مَرّات يوميًّا بِغَضِّ النظر عن مكانتهم الاجتماعية، وإنَّهم حين يصومون لا يمتنعون (وقت الإفطار) عن تناول اللحوم[4]؛ فهم يرون ذبح الحيوانات فضيلة[5]. وأضاف دو هوان أنَّ الرجال يرتدون الأطواق الفضية (يقصد المناطق، ومفردها منطقة) التي تتدلّى منها خناجر فضِّية أيضًا[6]، وأنَّهم يمتنعون عن شرب الخمر، وعن سماع الموسيقى أو عزفها. وأنَّه في حال نشب خلاف بينهم، فإنَّهم لا يلجأون إلى الاقتتال أبدًا.

من جانب آخر، وصف دو هوان نساء الخلافة العباسية بالجمال، وطول القامة، وارتداء الملابس الزاهية والنظيفة، مُبيّنًا أنَّه يتعيَّن عليهن تغطية وجوههن عند الخروج من البيت.

وتحدَّث دو هوان عن وجود مجلس كبير للرجال (يقصد مسجد المدينة الكبير)، يستوعب عشرات الآلاف من الأشخاص (المُصلّين). وأضاف دو هوان أنَّ الخليفة يقصد هذا المجلس (أيِ

---

(1) أقور A-ju-luo (Aqūr) 阿菊罗: اسم أطلقه العرب على منطقة بين النهرين (دجلة والفرات). ينظر: Wan, Travel ,P. 17, footnote 36.
وقد قسم المقدسي (ت380هـ/900م) العالم الإسلامي إلى أربعة عشر إقليمًا، ستة منها فقط عربية وفق سرده، وهي جزيرة العرب ثم العراق ثم أقور ثم الشام ثم مصر ثم المغرب. المقدسي، محمد بن أحمد شمس الدين، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم. ط3، دار صادر، بيروت: 1991م، ص 47.

(2) نقل الصينيون لفظة (Mumen) أو لفظة (Maomen) من العربية (مُؤمِنين). وهي تشير في هذا السياق إلى الخليفة العباسي أمير المُؤمِنين. ينظر: Wan, P. 17, footnote 37.

(3) المقصود هو الكوفة التي كانت عاصمة الخلافة العباسية زمن أَسْر دو هوان، وظلَّت كذلك طوال السنوات العشر التي قضاها دو هوان في الأَسْر، حتى بدأ الخليفة أبو جعفر المنصور إنشاء مدينة بغداد على الضفة الغربية لنهر دجلة عام 145هـ/ 762م؛ أيْ بعد إطلاق العباسيين سراح دو هوان. وقد مَرَّ إنشاء مدينة بغداد بالمراحل الآتية:
141هـ/ 758م: تخطيط مدينة بغداد المُدوَّرة في المنطقة الواقعة اليوم غرب بغداد قرب الكاظمية 145هـ/ 762م: تأسيس مدينة بغداد المُدوَّرة، وبناء مسجدها الجامع، وقصر الذهب.
146هـ/ 763م: نقل بيت المال والدواوين من الكوفة إلى بغداد، وبذلك تكون العاصمة قد انتقلت إليها.

(4) يقصد أنَّهم عند الإفطار لا يمتنعون عن أكل اللحوم.

(5) يقصد أنَّ الذبح على الطريقة الإسلامية يُعَدُّ جزءًا من فضائل الإسلام والمسلمين.

(6) أيْ إنَّ الرجال يتمنطقون بحزام فضي، يتدلّى منه خنجر فضِّي أيضًا. ولا تزال هذه العادة مُتَّبعة عند ارتداء الملابس التقليدية الرسمية في اليمن وعُمان.

المسجد) مَرَّة كل أسبوع لأداء الصلاة (أيْ لأداء صلاة الجمعة)، حيث يجلس على مقعد عالٍ (يقصد المنبر)، ويخطب في الحشد الذي أمامه، ويُذكِّرهم بأنَّ الحياة كلها مشقة، وأنَّ طريق السماء (الطريق إلى الله) ليس سهلًا ومُمهَّدًا (أيْ يتطلَّب عملًا)، مُحذِّرًا إيّاهم من الزنا، والسرقة، وسوء السلوك، والكذب، حتى في الأشياء البسيطة، وينهاهم عن الانتفاع على حساب الآخرين، أو الإضرار بهم، أو ممارسة أعمال الاعتداء والاستقواء (البلطجة) على الفقراء، أو السخرية من البسطاء؛ فهي كلها من الكبائر عند الله. بعد ذلك يقول مُخاطِبًا كُلًّا منهم: إذا شاركْتَ في حرب، واستُشهِدْتَ على يد العدوّ، فأنتَ شهيد عند الله، وستدخل فسيح جناته. وإنْ قتلْتَ أحدًا من الأعداء، فلك الجزاء والثواب عند الله، وستنال الجَنَّة. ثمَّ عقَّب دو هوان على كلام الخليفة قائلًا: إنَّ الهدف من هذه التعاليم هو حَثُّ الناس على السمع والطاعة[1].

أمّا بخصوص القانون فذكر دو هوان أنَّ القانون هنا مرن[2]، وأنَّ للجنازات طقوسًا بسيطةً. ثمَّ انتقل للحديث عن المحالِّ (الأسواق) في مدينة الكوفة، واصفًا إيّاها بأنَّها تزخر بكل ما يُمكِن أنْ تفيض به الأرض؛ إذ تتوافر فيها جميع المُنتَجات (القادمة) من مختلف البقاع، وهي تباع بأسعار زهيدة، وفي أماكن مختلفة. وكذلك تزخر تلك الأسواق بالحرير واللؤلؤ. وفيها تحتشد قطعان الجِمال، والخيل، والحمير، والبِغال ليصار إلى بيعها. ويعمل السُّكّان هنا (في السوق) على تشكيل السُّكَّر الصخري على هيئة كوخ، فيما يُشبِه عربة الإمبراطور الصيني[3] باو نين (bao-nian). وفي وقت المهرجانات تكثر الهدايا، مثل: الأواني الزجاجية المُعتِمة (غير الشفّافة)[4]، وأواني الطهي وأدواته، والأواني النحاسية التي تُهْدى إلى ذوي المكانة الاجتماعية الرفيعة (صفوة القوم).

ثمَّ جاء دو هوان على تعداد أنواع الطعام في مدينة الكوفة، وهي: الأرز، ودقيق القمح، وذكر أنَّهما لا يختلفان عمّا هو موجود في الصين. أمّا الفاكهة التي اشتُهِرت بها عاصمة الخلافة

---

(1) Wan, Travel ,P17.

(2) رُبَّما قصد هنا الإجراءات الإدارية المُتَّبَعة عند دفن جثمان المُتوفّى.

(3) رُبَّما قصد هنا أنَّ الناس في الكوفة يستخدمون السُّكَّر الحجري في تشكيل عربة الإمبراطور التي تجرُّها الخيول، وتكون مُغطّاة بمِظلَّة، ويستقلُّها الإمبراطور أو الرجال النبلاء في الصين. وهذه الحرفة (أيْ تشكيل العربات والعرائس وغيرها بالسُّكَّر) لا تزال موجودة في بعض البلاد، وبخاصة في مصر.

(4) رُبَّما قصد هنا الزجاج غير الشفّاف، أو الزجاج الأخضر الداكن اللون، الذي كان شائعًا في تلك الحقبة، ورأينا مثله ضمن حمولة حطام سفينة سيريبون (Cirebon shipwreck) التي تعود إلى أواخر القرن التاسع الميلادي/ بداية القرن العاشر الميلادي، والتي اكتُشِفت عام 2003م، وانتُشِلت من بحر جاوة (Java) قبالة شاطئ سيريبون (Cirebon) في إندونيسيا؛ إذ احتوى حطام السفينة على كمِّية كبيرة من الأواني الخزفية الصينية وغيرها، وكذلك الأواني الزجاجية والعاجية الإسلامية وغيرها. لمزيد من التفاصيل، ينظر: "The Cirebon shipwreck". UNESCO. https://en.unesco.org/silkroad/silk-road-themes/underwater-heritage/cirebon-shipwreck (اطُّلِع عليه بتاريخ: 25 شباط (فبراير) 2023م).

العباسية فهي: اللوز، والتمر. ولاحظ دو هوان وجود اللفت ذي الحجم الكبير جدًّا، قائلًا: إنَّ حجم الحبَّة الواحدة منه يُعادِل وحدة الدو(dou)[1]، وإنَّ لها مذاقًا طيِّبًا جدًّا، مُبيِّنًا أنَّ الخضراوات الموجودة هنا (أيْ في أراضي الخلافة العباسية) تُشبِه تلك الموجودة في بلدان أُخرى (في الصين تحديدًا)، وأنَّ بعض حبّات العنب كبيرة، وأنَّ حجمها يُماثِل حجم البيض. ثمَّ تحدَّث دو هوان عن نوعين من الزيوت النادرة، هما: الياسمين، و(mo-za-shi)[2]، وعن نوعين من الأعشاب النادرة، هما[3]: (cha-sai-peng)، وكذلك (li-lu-ba).

لاحظ دو هوان وجود بعض الفنيين (المهنيين) في المدينة، وهم: نسّاجو الحرير، وصاغة الذهب والفضَّة، والرسّامون. وقد قارن نسّاجي الحرير هنا بغيرهم من نسّاجي الصين، قائلًا: ومن الفنّانين المهرة الصينيين في عهد (أُسرة) هان، أبناء مقاطعة جينغزهو[4] (京兆 Jingzhao)، وتحديدًا منطقة فان شو (Fan Shu)، ومنطقة ليو تسه (Liu Ci). أمّا ناسجو الحرير فهم من أبناء هندونغ (Hendong)[5]، وتحديدًا من منطقة له هوان (Le Huan)، ومنطقة لو لي (Lu li).

تحدَّث دو هوان أيضًا عن الحيوانات، قائلًا: يُشاع هنا (في المدينة) أنَّ الخيل عندهم هي من نتاج التزاوج (التهجين) بين تنين البحر الغربي (البحر الأبيض المُتوسِّط) والخيول التي لها بطون أصغر حجمًا، وكواحلها أكثر طولًا (من الخيول العادية). وأضاف أنَّه يُمكِن لهذه السلالة من الخيول أنْ تركض مسافة (1000) ميل صيني (لي li) في يوم واحد. وبالمثل، فإنَّ الجِمال هنا (في الوسط العربي) قوية، وصغيرة الحجم، وذات سنام واحد. والجَمل الجيِّد من هذه السلالة يُمكِنه قطع مسافة (1000) ميل صيني (لي li) في يوم واحد. وقد لاحظ دو هوان وجود النعام، مُبيِّنًا أنَّ طول النعامة الواحدة هو أكثر من (4) أقدام (تشي chi)، وأنَّ رِجْلها تُشبِه خُفَّ الجَمل، وأنَّ عنقها

---

(1) رُبَّما قصد المُترجِم شيئًا آخرَ غير اللفت الوارد في النص؛ لأنَّ حجمه المذكور هنا مُبالَغ فيه كثيرًا، وغير طبيعي؛ إذ يستحيل أنْ يصل حجم الحبَّة الواحدة من اللفت إلى هذا النحو بوحدة الدو (dou)، التي هي وحدة قياس صينية للحبوب، علمًا بأنَّ الدو الواحد يساوي (6,66) مترات مكعبة، ويُصنَع عادة من البوص. لتعرُّف المزيد عن الأوزان والمقاييس الصينية، ينظر:
http://www.chinaknowledge.de/History/Terms/duliangheng.html

(2) لم تتوصَّل الباحثة إلى تحديد اسم هذا الزيت.

(3) لم تتوصَّل الباحثة إلى نوع هذه الأعشاب في بلادنا (إنْ وُجِدت).

(4) منطقة صينية تاريخية تقع وسط العاصمة تشانغآن (Chang'an). ينظر:
https://www.yangtze.com/destinations/jingzhou-ancient-city/

(5) هي مقاطعة شانشي (Shanxi) في عهد أُسرة تانغ. ينظر:
https://www.britannica.com/place/Shanxi

قوي بما فيه الكفاية، حتى إنَّه يُمكِنها حمل رجل مسافة (6) أميال صينية. أمّا بيضها فكبير؛ إذ يبلغ حجم البيضة الواحدة (3) أمثال حجم الشنج (sheng)[1].

وصف دو هوان أيضًا الأشجار، فقال: إنَّ نواة شجرة الزيتون تُشبِه نواة البلحة الناضجة أيام الصيف، وإنَّه يُمكِن استخدام هذه النواة في (إنتاج) الزيت الذي يُستخدَم في علاج الأمراض التي تُسبِّبها المستنقعات.

كذلك تحدَّث دو هوان عن المناخ، مُبيِّنًا أنَّه دافئ، وأنَّ الثلوج لا تسقط في هذه المنطقة أبدًا، وأنَّ الناس يعانون الإصابة بمرض الملاريا؛ إذ يبلغ عدد الوفيات (5) أفراد من كل (10) أفراد (بسبب هذا المرض). و(إلى) اليوم، استطاع هذا البلد (المقصود الخلافة العباسية) غزو ما بين (40) بلدًا و(50) بلدًا، أصبحت جميعها تابعة له. وقد سارعت داشي (أيْ عاصمة الخلافة العباسية) إلى نشر قوّاتها في البلدان المفتوحة التي تمتدُّ على كامل أقاليم البحر الغربي[2].

2. سوريا أو الشام (Zhan Guo)

ذكر دو هوان في كتابه (سجلّات الرحلات) أنَّ مملكة الشام (Zhan)[3] تقع على الحدود الغربية (النهاية الغربية) للمنطقة العربية (Dashi)، التي تمتدُّ حدود أقاليمها عِدَّة آلاف من الأميال الصينية (لي li). ثمَّ تحدَّث عن العمران بالقول إنَّ الناس يُشيِّدون بيوتهم باستخدام البلاطات للتغطية (أيِ القرميد للأسقف)، والحجارة للجدران. بعد ذلك تحدَّث عن الحبوب، مُبيِّنًا أنَّها رخيصة جدًّا. وقد لاحظ دو هوان وجود نهر كبير (في الجهة الشرقية من البلاد) يتدفَّق نحو الجنوب في اتجاه الجزيرة العربية (a-ju-luo)[4]. وقال إنَّ التُّجّار يتردَّدون على البلد تباعًا لشراء الحبوب وبيعها بصورة مُستمِرَّة.

---

(1) للمزيد من التفاصيل عن هذا المقياس الصيني القديم، ومقاييس الحجم الأخرى، ينظر: http://www.chinaknowledge.de/History/Terms/duliangheng.html

(2) أيِ البحر الأبيض المُتوسِّط.

(3) في الحقيقة، خضعت سوريا (الشام) لحكم عُمّال الخلافة العباسية، ولم تكن مملكة كما ورد في النص الإنجليزي؛ إذ لم توجد بداية حكم العباسيين (أيْ زمن أَسْر دو هوان) أيَّة ممالك إسلامية غير الخلافة العباسية، واقتصر الأمر على وجود مدن ومناطق يحكمها عُمّال يُعيِّنهم الخليفة العباسي مباشرة كما كان عليه الحال في سوريا (الشام).

(4) رُبَّما المقصود هو نهر الفرات.

ثمَّ تحدَّث دو هوان عن هيئة السُّكّان، واصفًا إيَّاهم بأنَّهم طوال، وأصحاب أجساد ضخمة، وملابسهم فضفاضة وكبيرة بحيث تُشبِه قليلًا زيَّ كونفوشيوس (Confucius)[1] الصيني. وأضاف: يدير شؤون (أراضي) هذه المملكة (مناطق الخلافة العباسية في زمنه) خمسة حكام[2] مسؤولون عن أقاليمهم. ويبلغ عدد أفراد جيشهم (10000) جندي. ويحدُّ أراضي المملكة (أراضي الخلافة العباسية) من الشمال (مناطق) الخزر الأتراك (Kazak). وإلى الشمال من هؤلاء، يوجد خزر آخرون تُشبِه أقدامهم أقدام الثيران، وهم من أكلة لحوم البشر[3].

3. الشريعة الاسلامية، والقوانين النسطورية، والزرادشتية:

ذكر دو هوان أنَّه ارتحل إلى بلدان عديدة، وعلم عرقيًّا أنَّ سُكّانها عامة أجانب هو (Hu)[4]، وأنَّ لديهم قوانين (دينية) مختلفة؛ إذ يوجد العرب (المقصود هو الشريعة الإسلامية (Shari'a)، والقانون النسطوري (Nestorian law) (Da-qin)، وقانون المانوية[5] (Manichaeism) (Xun-xun law).

---

(1) يُشبِه هذا الزيُّ ما كان يرتديه الفيلسوف والسياسي الصيني كونفوشيوس (479-551 ق.م) في فصلي الربيع والخريف. وقد أصبح زيًّا تقليديًّا للحكماء الصينيين. وبحسب كونفوشيوس، فإنَّ الملابس الخاصة بالمنزل يجب أنْ تكون طويلة لتدفئة الجسم، ومريحة في الحركة والعمل. وقد دعا كونفوشيوس الناس إلى استخدام الأشياء على النحو الأمثل من دون إفراط أو تفريط؛ ما ينمُّ عن حكمة وفضيلة. لتعرُّف المزيد عن ملابس الفيلسوف كونفوشيوس (Confucius)، ينظر وصف ملابس كونفوشيوس في المقال الخاص بذلك في الرابط التالي:

Zhang, Huiqin. On Confucianism Reflected in the Description of Clothing in the Analects of Confucius. The Research Journal of the Costume Culture Vol.22, No.6 pp.1028-1033 Beijing Institute of Fashion Technology, China 2014.

(2) رُبَّما المقصود هو عُمّال.

(3) الظاهر أنَّ دو هوان لم يشاهد هؤلاء الناس؛ إذ نقل هذه المعلومة من تدوينة وردت في كتاب (New History of the Five Dynasties (Xin Wudai-shi) لمُؤلِّفه شين وداي-شي)، الذي تناول الأحداث في الأعوام (907-960م) لخمس سلالات قصيرة متتالية. وبحسب هذا الكتاب، فإنَّ الصيني (Hu Qiao) عاد من Qidan (Cathy) عام 953م، وذكر قصة الأتراك ذي أرجل الثيران، وأصحاب الأرض الباردة جدًّا... . ينظر:

WAN, Lei. The First Chinese Travel Record on the Arab World Commercial and Diplomatic Communications during the Islamic Golden Age. Qiraat, No. 7. King Faisal Center For Research and Islamic Studies. 1438/2016 – 2017. P. 21. Footnote 63.

(4) استخدم الصينيون القدماء كلمة (هو Hu) للإشارة إلى أيّ غريب أو أجنبي من خارج الصين.

(5) **المانوية:** عبادة قديمة رئيسة تأسَّست في القرن الثالث الميلادي على يد البارثي ماني (216-274م) في عهد الإمبراطورية البارثية (247 ق.م -224م)، والإمبراطورية الساسانية في بلاد فارس القديمة (224-651م). للمزيد من التفاصيل عن الديانة المانوية، ينظر:

https://www.britannica.com/topic/Manichaeism

وأضاف دو هوان بأنَّ المانوية تسمح بالزواج بين أبناء العشيرة الواحدة، وأنَّ هذه العادة هي من أكثر العادات الشائعة عند الغرباء. ومن عاداتهم أيضًا، الامتناع عن الحديث أثناء تناول الطعام. وقد زعم دو هوان أنَّه وَفقًا للعرب (للشريعة الإسلامية)، إذا حوكِم أحدهم بسبب اقترافه جُرْمًا ما، فإنَّ أيًّا من إخوانه أو أبنائه أو أقاربه لا يتعرَّض لأيّ أذى، حتى لو شاركوا في الجُرْم نفسه بأخطاء طفيفة[1]. وممّا لفت انتباه دو هوان هو أنَّ العرب لا يأكلون لحم الخنزير، ولحم الكلاب، ولحم الحمير، ولحم الخيل، ولحوم بعض الحيوانات الأُخرى. وهم لا يحترمون (رُبَّما المقصود هو يُقدِّسون) آباءهم المُسِنّين، ولا يُؤمِنون بالأشباح والأرواح، ولا يعبدون إلّا السماء (إلّا الله عَزَّ وجَلَّ). ومن طقوسهم (شعائرهم الدينية)، العطلة الأسبوعية يوم الجمعة؛ إذ لا يمارسون أعمالهم التجارية في هذا اليوم[2]، ولا يتقاضون (أو يُنفِقون) أيَّة أموال. وبدلًا من ذلك، فإنَّهم يأكلون، ويشربون، ويستمتعون طوال اليوم من دون قيود[3].

وقد أكَّد دو هوان أنَّ الأطباء النسطوريين بارعون في علاج أمراض العيون، والدوسنتاريا، وأنَّه يُمكِنهم توقُّع الأمراض القادمة (قبل الإصابة بها)، وكذا فتح رأس المريض لإخراج الديدان منه.

عملت الدراسة على مراجعة تدوينات دو هوان (杜環 Du Huan) عن مدينة الكوفة وبعض أراضي الخلافة العباسية خلال سِنيّ أَسْره العشر، وتناولتها بالتحليل والتمحيص، وانتهت إلى أنَّ هذه التدوينات قدَّمت صورة ناصعة البياض عن البلاد والمناطق العربية المذكورة آنفًا. وقد يُعْزى ذلك إلى سماحة الإسلام وتعاليمه، ومعاملته معاملة حسنة على مدار عشر السنوات التي مثَّلت مُدَّة أَسْره.

---

(1) جانب دو هوان الصواب في مسألة العقاب؛ ذلك أنَّ الشريعة الإسلامية تُعاقِب مُرتكِب الجُرْم على قَدْر جُرْمه، وتُعاقِب أيضًا كل شخص شاركه من القبيلة، أو من خارجها، بحسب مقدار الخطأ أو الجُرْم الذي ارتكبه مع الفاعل الرئيس. وبحسب العرف السائد لدى العرب، يُعَدُّ أفراد القبيلة جميعًا مُتورِّطين في حال كان الجُرْم كبيرًا، مثل: القتل، والاعتداء الجسدي، وما شابه؛ أيْ إنَّ مُرتكِب الجُرْم والمشاركين فيه يخضعون لحكم القانون الشرعي والوضعي والعرفي.

(2) جانب دو هوان الصواب في مسألة توقُّف عمليات البيع والشراء يوم الجمعة؛ إذ يستمرُّ العمل في أسواق المسلمين يوم الجمعة، وكذا السعي في الأرض، باستثناء أوقات الصلاة. ورُبَّما قصد دو هوان هنا توقُّف عمل دواوين الخلافة في العطلة الأسبوعية يوم الجمعة.

(3) هذه الجملة تفتقر إلى الدقَّة؛ ذلك أنَّ أفراد العائلة يستمتعون بقضاء العطلة الأسبوعية، ولكنْ بما يتوافق مع مصادر التشريع الإسلامي. وتفترض الباحثة حدوث تجاوزات في ذلك.

2.3.3 سيرة ماهوان المُترجِم والمُرافِق للأدميرال تشنغ خه.

1- شذرات من سيرة ماهوان:

لا يُعرَف على وجه التحديد تاريخ ميلاد ماهوان (Ma Huan)[(1)]، ويُرجَّح أنَّه وُلِد عام 782هـ/1380م لعائلة مسلمة تحمل لقب (ما) (Ma)[(2)]؛ وهو لقب كان يُطلَق غالبًا على الأُسر المسلمة، لكنَّ فيه تحريفًا؛ فهو اختصار لاسم محمد[(3)]. وبحسب ما ذكر في مُقدِّمته، فقد وُلِد ماهوان في منطقة كوي شتيه من أعمال مدينة تشاو سنغ شرق الصين[(4)].

لا تتوافر معلومات كافية عن نشأة ماهوان وتعليمه ومهنته أوَّل حياته. والظاهر أنَّه نال قَدْرًا من التعليم؛ لأنَّه كتب يوميات الرحّالة تشنغ خه، واطَّلع - كما ذكر في مُقدِّمته- على بعض الكتب التي ألَّفها رحّالة سابقون[(5)]، فضلًا عن نظمه الشعر، وتضمين كتابه معلومات عن البلاد التي زارها؛ ما يدلُّ على سعة ثقافته، ولكنْ من غير المعروف الدرجة العلمية التي تحصَّل عليها، والمكان الذي تلقّى فيه تعليمه.

لُقِّب ماهوان بلقب أدبي هو (تسونغ-تاو) إلى جانب اسمه الأصلي، وكان من أبرز معالم حياته العلمية والعملية أنَّه تعلَّم اللغة العربية؛ ما جعله أهلًا للعمل مُترجِمًا في الحملات البحرية الصينية التي سيَّرتها حكومة الصين مطلع القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، وعُرِفت بالحملات أو الرحلات الصينية الكبرى، وبلغ عددها (7) رحلات على مدار (29) عامًا، بدءًا بعام 808هـ/1405م، وانتهاءً بعام 837هـ/1433م.[(6)] وقد كانت مشاركته فيها نقطة تحوُّل رئيسة في حياته.

سنتناول فيما يأتي بالعرض والتحليل والمناقشة تدوينات المُترجِم ماهوان (Huan Ma) لأربع مدن زارها في الجزيرة العربية، هي: ظفار، وعدن، وهرمز، ومكَّة المُكرَّمة، علمًا بأنَّه

---

(1) ذيَّل ماهوان مُقدِّمة كتابه باسمه على النحو الآتي: كتبه ماهوان الحطّاب الجبلي من كوي- تشيه. ينظر:
Ma Huan: Ying Yai Sheng Lan (The Overall Survey Of The Ocean Shores), trans. with notes by J.V. G. Mills (Cambridge: Cambridge University Press, 1970, P. 34; and Rockhill, W. W. “Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the Fourteenth Century Part II,” T’oung Pao 21 (1915), 236–71.

(3) الصيني، بدر الدين. العلاقات بين العرب والصين، ص231.

(4) خوري، إبراهيم. العرب والصين: علاقات ودية وتبادل سفارات، مجلَّة التراث العربي، اتحاد الكتاب العرب، العدد (24)، دمشق، 1406هـ/ 1986م، ص74-75. ينظر أيضًا: Ma Huan, Ibid. P. 34.

(5) ذكر ماهوان في مُقدِّمة كتابه أنَّه اطَّلع على كتاب (سجل الجُزُر وسُكّانها البرابرة) الذي دوَّن فيه مُؤلِّفه وانغ – دا – يوان أمورًا كثيرةً عن تغيُّر المناخ والفصول، والاختلاف في تضاريس الأرض وطبائع الناس. ينظر: الدامغ، الجزيرة العربية، ص242، 282، هامش 58.

(6) نفسه، ص237.

كان مُرافِقًا للرحلات البحرية السبع[1] (ملحق 9) التي نظَّمها الأدميرال والدبلوماسي والرحّالة الصيني المشهور تشنغ خه (Zheng He) قائد الأسطول الصيني. وكان من بينها رحلتان إلى بلاد العرب المسلمين؛ الأولى: من عام 730هـ/1330م إلى عام 734هـ/1334م، والثانية: من عام 737هـ/1337م إلى عام 739هـ/1339م. وفيهما زار ماهوان مناطق كثيرة من بلاد المسلمين في آسيا وإفريقيا، مثل مدينة هرمز في الرحلة الأولى، ومدينة ظفار في الرحلة الثانية، ثمَّ دوَّن مشاهداته في كتاب ألَّفه عام 750هـ/1349م، وسمّاه (سجل البلدان والجُزُر الأجنبية وشعوبها)[2].

يُعَدُّ البَحّار الصيني المسلم تشنغ خه علمًا بارزًا في تاريخ الملاحة، ليس على مستوى الصين فحسب، بل على مستوى العالَم أجمع؛ إذ جابت حملاته البحرية البحر الأحمر، وسواحل المحيط الهندي وجُزُره، والبحار المُتفرّعة منه، بدءًا بالصين شرقًا، وانتهاءً بالساحل الشرقي لإفريقيا (ملحق 9). وقد زار في هذه الأثناء عشرات البلدان، وكانت جميع رحلاته سلمية، لا تهدف إلى الاحتلال والسيطرة، وإنَّما غرضها التواصل التجاري والدبلوماسي مع البلاد التي يصل إليها، إلى جانب غرض دعائي إعلامي يتمثَّل في إظهار عظمة الإمبراطورية الصينية، وعُلُوِّ شأنها، وتفوُّقها في الجانب الحضاري [3].ونشير هنا الى وجود نصب تذكاري يخلد ذكرى تشنغ خه ورحلاته في كل من الصين (ملحق 10)، وفي ظفار في سلطنة عمان (ملحق 11).

اختار تشنغ خه (Zheng He) ماهوان ليُرافِقه في رحلاته بوصفه مُترجِمًا، وكانت مشاركته الأولى في الرحلة البحرية الرابعة التي انطلقت من الصين عام 816هـ/1413م، ومَرَّت ببلاد كثيرة في جنوب شرق آسيا والهند، وصولًا إلى مدينة هرمز[4]. وفي عام 819هـ/1416م، عاد ماهوان إلى الصين، وأخذ يُرتِّب مُدوَّناته التي شكَّلت نواة لكتاب سمّاه (المسح الشامل لشواطئ المحيط[5].

---

(1) لتعرُّف المزيد عن هذه الرحلات، ينظر: محيرز، الرحلات، ص57-65؛ خوري، إبراهيم. العرب والصين، ص77-83؛ الدامغ، الجزيرة العربية، ص231-302.

(2) الدامغ، الجزيرة العربية ، ص234-236، 286.

(3) لتعرُّف المزيد عن هذه الرحلات، ينظر: محيرز، الرحلات، ص57-65؛ خوري، إبراهيم. العرب والصين، ص77-83؛ الدامغ، الجزيرة العربية، ص231-302.

(4) يتضمَّن متن الكتاب وصفًا لعشرين بلدًا تمتدُّ من سواحل المحيط الهندي والبحار المُتفرّعة منه، بدءًا بفيتنام، وانتهاءً بشبه الجزيرة العربية. وقد أُفرِد لكل بلد مبحث مستقل، وخُصِّص لشبه الجزيرة العربية أربعة مباحث عن ظفار، وعدن، وهرمز، ومكَّة المُكرَّمة. ينظر: الدامع، الجزيرة العربية، ص245، 338.

(5) نفسه، ص338. ينظر:

Ma Huan: Ying Yai Sheng Lan (The Overall Survey Of The Ocean Shores), trans. with notes by J.V. G. Mills (Cambridge: Cambridge University Press, 1970); and W. W. Rockhill, "Notes on the Relations and Trade of China with the

لم يشارك ماهوان – لسبب، أو لآخر- في الرحلة الخامسة عام 820هـ/1417م، ولم تجد الدراسة سببًا لذلك في المصادر التاريخية، لكنَّه شارك في الرحلة السادسة التي أبحرت من الصين عام 824هـ/1421م بوصفه مُترجِمًا. وهي الرحلة التي تعدَّدت وجهاتها؛ إذ توجَّه قسم منها إلى جزيرة سومطرة، ثمَّ انقسمت إلى أقسام عِدَّة، توجَّه أحدها إلى سواحل الجزيرة العربية، وزار هرمز، وظفار، وعدن. وكان ماهوان ضمن طاقم هذه الرحلة؛ نظرًا إلى إجادته اللغة العربية التي يبدو أنَّه تعلَّم بعض مبادئها في أُسرته بحكم أنَّها أُسرة مسلمة، ثمَّ طوَّر قدراته ومهاراته فيها بعد ذلك، ورُبَّما استفاد أيضًا من دار اللغات التي أنشأتها حكومة الصين لإعداد المُترجِمين الذين سيُرافِقون البعثات الصينية إلى البلاد الأُخرى، أو سيتعاملون مع السفراء القادمين إلى الصين. وهذا الاهتمام بإعداد المُترجِمين جاء في إطار السياسة التي تبنّاها الإمبراطور الصيني تشنغ–تسو المُلقَّب بـ(ينغ– لو) (806-727هـ/1403-1424م)، وتهدف إلى فتح قنوات الاتصالات والتواصل مع البلدان الأُخرى، وإرسال البعثات إلى البلدان الأجنبية، وبخاصة تلك التي تقع على طريق التجارة الدولي البحري الذي يربط الصين بغرب آسيا، فضلًا عن تنشيط عمليات التبادل التجاري معها(1).

وصلت السفن إلى ميناء عدن بتاريخ 18 صفر 826هـ المُوافِق للأوَّل من فبراير عام 1423م، وكان على متنها وفد يُمثِّل الإمبراطور الصيني، ويحمل الهدايا إلى حاكم اليمن السلطان الناصر أحمد الرسولي (803-827هـ/1400-1424م). مكث الوفد في عدن أيامًا معدوداتٍ، ثمَّ توجَّه إلى مدينة تعز (عاصمة الدولة الرسولية) لمقابلة السلطان، وتسليم الهدايا. وفيها حظي الوفد بأفضل استقبال رسمي، وكان ماهوان ضمن هذا الوفد الذي استقبله السلطان. وقد وصف ماهوان لباس ملك هذه البلاد، وكيفية توجُّهه إلى أداء صلاة الجمعة في موكب يسير بصحبته(2)، ودوَّن ملاحظاته ومشاهداته عن عدن وظفار بعد هذه الرحلة.

كذلك شارك ماهوان في الرحلة السابعة التي كانت آخر الرحلات الصينية الكبرى التي انطلقت من الصين عام 834هـ/1430م، ووصلت إلى ميناء قاليقوط(3)، وظلَّ قسم من سفن الحملة في هذا الميناء، في حين أبحرت السفن الأُخرى إلى مناطق عديدة، منها: عدن، وظفار، وهرمز(4).

Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the Fourteenth Century Part II," *T'oung Pao* 21 (1915), 236–71. Ma Huan, Ibid, Pp .34-35.

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص238.
(2) الدامغ، الجزيرة العربية ، ص240.
(3) نفسه، ص240.
(4) نفسه، ص240.

قرَّر ماهوان إرسال بعثة إلى مكَّة المُكرَّمة، واختار سبعة من أتباعه لهذا الغرض، من بينهم مُترجِم آخر[1]، وزوَّدهم ببضائع من المسك، وأنواع من الخزف والبورسلان الصيني، وغير ذلك. وقد استغرقت الرحلة عامًا كاملًا في الذهاب والإياب. وفي طريق العودة، أرسل معهم ملك مكَّة مبعوثين مُحمَّلين بالهدايا إلى البلاط الصيني[2].

لا تتوافر معلومات كافية عن حياة ماهوان بعد مشاركته في تلك الرحلات، ومن غير المعلوم على وجه التحديد تاريخ وفاته، لكنَّ الثابت أنَّه كان حيًّا عام 855هـ/1451م. وقد رجَّح أحد الباحثين أنَّ ماهوان تُوفِّي في حدود عام 864هـ/1460م؛ أيْ في سِنِّ الثمانين تقريبًا[3].

2- تدوينات ماهوان عن بلاد العرب.

تُناقِش الدراسة فيما يأتي تدوينات ماهوان (Ma Huan) التي اختصَّت بزيارته للمدن الخمس في الجزيرة العربية (عدن، مكَّة المُكرَّمة، المدينة المُنوَّرة، ظفار، هرمز)، والتي وضعها في كتاب سمّاه (المسح الشامل لشواطئ المحيط)[4].

1. عدن (أتان):

تقع عدن قرب البحر بعيدًا عن الجبال. وهي مدينة غنية، وكثيرة السُّكّان، وملكها وسائر أهلها يَدينون بالإسلام، ويتكلَّمون اللغة العربية، ويغلب على أهلها النزعة المُسيطِرة المُستبِدَّة. كان في عدن قوَّة عسكرية قوامها ما بين (7000-8000) آلاف من الخيّالة والمشاة المُدرَّبين جيِّدًا؛ ما جعلها مدينة قويَّة تخشاها الدول المجاورة لها[5].

أمّا مناخ هذه البلاد (عدن) فهو حارٌّ دائمًا، كما هو حال الطقس في الشهرين: الثامن، والتاسع. وأهل هذه البلاد يُقسِّمون السنة إلى (12) شهرًا، ولا يُصنِّفون شهور السنة إلى طويلة

---

(1) لم يذكر ماهوان اسم المُترجِم الذي رافق أفراد البعثة إلى مكَّة المُكرَّمة، ويرى بعض الباحثين أنَّ هذا المُترجِم هو ماهوان نفسه. ينظر: الدامغ، الجزيرة العربية، ص240.

(2) المرجع نفسه، ص240.

(3) نفسه، ص241.

(4) عمل الباحث الصيني فنغ – شنغ – شون على تحقيق التدوينات ونشرها في الصين عام 1935م ، ثمَّ أُعيد نشرها عام 1955م. ينظر: محيرز، الرحلات، ص49. بعد ذلك عمل المُستشرِق الإنجليزي ميلز (J. V. G. Mills) على ترجمة التدوينات إلى اللغة الإنجليزية، ثمَّ نُشِرت الترجمة في لندن عام 1970م، ثمَّ أُعيد طباعتها عام 1997م في بانكوك بتايلند. تلا ذلك ترجمة إبراهيم خوري النصوص التي تحدَّثت عن بلاد هرمز، وظفار، وعدن، ومكَّة المُكرَّمة من الإنجليزية إلى العربية، بناءً على ترجمة ميلز (Mills)، وذلك فيما يتعلَّق بما كتبه ماهوان عن الجزيرة العربية. بعد ذلك عمل عبد الله محيرز على ترجمة مقتطفات من كتاب ماهوان لنصوص تتعلَّق بشبه الجزيرة العربية، بناءً على ترجمة ميلز (Mills) أيضًا. وقد ذكر الدامغ أنَّه استفاد من هاتين الترجمتين، وقارن بينهما وبين النسخة الإنجليزية من كتاب ماهوان نفسه. ينظر: الدامغ، الجزيرة العربية، ص242.

(5) الدامغ، الجزيرة العربية، ص248-249.

وقصيرة. وهم يحسبون الأيام والشهور من دون كبس شهر (المقصود هو أشهر كبيسة) لتعديل الحساب، وإذا رأى أعيانهم الهلال مساءً عَدّوا اليوم التالي هو بداية الشهر(1)، ولكنَّ تواريخ بدء الفصول الأربعة عندهم ليست ثابتة في أشهر قمرية مُحدَّدة.

وأمّا لباس ملك عدن (يقصد سلطانها) فكان طاقية من الذهب تعلو رأسه، وعباءة صفراء تغطّي جسمه، وحزام مُرصَّع بالجواهر يشدُّ وسطه. وما إنْ يحين موعد الصلاة، حتى يذهب الملك إلى المسجد، ويضع على رأسه عمامة من القماش الأبيض المستورد، مُزيَّنة بقطعة قماش مُقصَّب بالذهب، ويلفُّ جسمه بعباءة بيضاء، ويتجه إلى المسجد راكبًا عربة، ويصحبه موكب من الجند.

عندما سمع ملك (سلطان) عدن بوصول الوفد الصيني أمر الأعيان (كبيرهم، وصغيرهم) أنْ يذهبوا إلى الميناء للترحيب بهم، وتسلُّم مرسوم الإمبراطور، وقبول الإنعامات والهدايا منهم، ثمَّ أُقيمت في القصر حفلات تكريمية للوفد تعبيرًا عن الوُدِّ والاحترام والتبجيل (2).

بعد الانتهاء من قراءة المرسوم الإمبراطوري، أرسل الملك (السلطان) مُنادِيًا في الناس: "يُسمَح لمَنْ يملك سلعًا ثمينةً أنْ يبيعها، أو يُقايِض بها التُّجّار الصينيين". وبذلك تمكَّن الصينيون من شراء الجواهر كبيرة الحجم، التي تُسمّى عيون القطِّ، وتزن كل واحدة منها شيانين، وكذا شراء جميع أنواع الياقوت، وغيرها من الأحجار النادرة، واللؤلؤ الكبير، وبعض جذوع من شجر المرجان التي يبلغ طول كل واحدة منها اثنين من التشيهات، وأشياء أُخرى، مثل: الكهرمان، والعنبر، وماء الورد، والزراف، والأسود، وحمر الوحش، والفهود، والنعام، والحمام الأبيض(3).

أمّا هدية ملك (سلطان) عدن لإمبراطور الصين فكانت حزامين من الذهب مُطعَّمين بالأحجار الكريمة، وتاجًا من الذهب مُرصَّعًا باللؤلؤ والأحجار الكريمة مثل الياقوت وغيره، وقرنين من صنع محلي، ورسالة مُحرَّرة على ورقة من الذهب. وقد قدَّم سلطان عدن كل هذه الهدايا للإمبراطور تقديرًا منه، وتعبيرًا عن احترامه لبلاد الصين.

كان الوجهاء والأعيان في عدن يلبسون عباءات وملابس تختلف تبعًا لاختلاف رتبهم. أمّا لباس عامة الناس من الرجال فكان عمامةً من قماش، ولباسًا من قطن، أو صفٍّ، أو قنب أنيق مُطرَّز، أو أمثال ذلك من الثياب. وكان الرجال ينتعلون أحذية أو خفافًا عالية الساق(4).

وأمّا النساء فكن يلبسن عباءات طويلة مع وشاح على أكتافهن مُطعَّم باللؤلؤ والجواهر، وشبيه بما تلبسه كوان ين، وكن يُحلّين آذانهن بأقراط من الذهب مُطعَّمة بالجواهر، ويضعن في

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص249.
(2) الدامغ، الجزيرة العربية، ص249.
(3) المرجع نفسه، ص248.
(4) نفسه، ص248-249.

معاصمهن أساور من الذهب والأحجار الكريمة، ويضعن في أصابع أقدامهن خواتم ذهبية، ويُغطّين رؤوسهن بخمار مُطرَّز من الحرير، لا يظهر منه إلّا وجوههن.

أ- الجانب الاقتصادي:

ذكر ماهوان أنَّ مدينة عدن تعجُّ بالأسواق، والحمّامات العامة، والمطاعم التي تبيع المأكولات المطبوخة. وكذلك كانت تباع في دكاكينهم خيوط الحرير، ونسيج الحرير، والكتب، ومختلف أنواع البضائع.

كان شراب أهل عدن وطعامهم يحتوي على دقيق الأرز والقمح، وكان معظمهم يأكل مزيجًا من اللبن والقشدة والزبدة والسُّكَّر والعسل. وكان عندهم الأرز المقشور، والأرز غير المقشور، والفول، والحبوب (مثل: الشعير، والقمح، والسمسم)، وأنواع من الفاكهة، مثل: التمر، واللوز، والزبيب، والجوز، والتفّاح، والرمان، والخوخ، والبرقوق، والمشمش[1].

أمّا بالنسبة إلى عُمْلة المدينة، فقد ذكر ماهوان أنَّ الملك (السلطان) كان يُصدِر (يَسكُّ) عُمْلة ذهبية للتعامل تُسمّى الفولولي، وتزن شيانًا واحدةً بحسب الأوزان الصينية، وتوجد كتابة على أحد وجهيها. وكان الملك (السلطان) يُصدِر (يَسكُّ) عُمْلة أُخرى نحاسية تُسمّى الفلوس، وتُستخدَم في المعاملات التجارية الصغيرة[2].

ب- الثروة الحيوانية والنباتية:

قال ماهوان إنَّه يوجد في عدن أنواع عديدة من الحيوانات والطيور، مثل: الفيلة[3]، والجِمال، والحمير، والبِغال، والبقر، والأغنام، والماعز، والدواجن، والبطِّ، والقطط، والكلاب، وحمر الوحش المُخطَّطة، وطائر النعام الأبيض المُرقَّط بعلامات سوداء، والخراف العجماء ذات الذيل الكثِّ، وحمار الوحش الذي يُشبِه البغل، ويمتاز ببياض بدنه ووجهه، والزرافات، والأسود، ولا يوجد عندهم الأوزُّ والخنازير. أمّا النباتات التي تنمو في عدن فهي: أزهار المنغوليا، والعنب الأبيض الخالي من البذور، والورد، وماء الورد.

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص250.
(2) الدامغ، الجزيرة العربية، ص251.
(3) الفيلة ليست من حيوانات شبه الجزيرة العربية، ويبدو أنَّها جاءت من ساحل إفريقيا الشرقي أو من الهند، وبخاصة أنَّ الهدايا التي كان يُرسِلها حكام الهند وسيلان ودول إفريقيا إلى حكام الدولة الرسولية في اليمن اشتملت على حيوانات، مثل الفيلة والزرافات. ينظر المزيد عن تاريخ الدولة الرسولية في: الخزرجي، على بن الحسن(ت:812هـ1409م).**العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية.** ج2، تحقيق: محمد بسيوني عسل، مطبعة الهلال القاهرة: 1911م، ص297. ينظر الكتاب في الرابط التالي:
.https://books-library.net/files/books-library.online-08121248Of9X9.pdf

ج- طبيعة البنيان:

ذكر ماهوان أنَّ بيوت أهل عدن مبنية بمداميك (صفوف) من الحجارة عليها سقوف من الآجر أو الطين، وأنَّ هذه البيوت ترتفع أحيانًا إلى ثلاثة طوابق، ويبلغ ارتفاعها يبلغ أربعة تشنغات أو خمسة، وأنَّ الخشب يُستخدَم في إقامة هياكل المنازل مُتعدِّدة الطبقات، وهو يُنتَج محليًّا من خشب الصندل[1].

2. مكَّة المُكرَّمة جغرافيًّا؛ بلاد المربع السماوي (الكعبة)[2]:

انتقل الوفد الصيني[3] من جدَّة إلى مكَّة المُكرَّمة؛ وهي مدينة يَدين أهلها بالإسلام، ويلتزمون بتعاليم الدين الإسلامي في جميع أعمالهم، ولا يجرؤون على الحياد عنها أبدًا.

أمّا مناخها[4] فحارٌّ مثل الصيف طوال الفصول الأربعة جميعها، من دون مطر[5]، أو برق، أو صقيع، أو ثلج، في حين ينزل الطَّلُّ (الندى) كثيفًا في الليل، وتعتمد عليه جميع النباتات والأشجار في البقاء حيَّة، وهو من الغزارة بحيث لو وضعْنا وعاءً في الليل خارج المنزل، فإنَّنا سنجد فيه ماءً في الصباح يُعادِل نحو (3) فنات (分 fēn)[6].

أ- مجتمع مكَّة المُكرَّمة:

وصف ماهوان أهل مكَّة[7] بأنَّهم طوال القامة، وأقوياء البِنْية، ووسيمو الهيئة، ولون وجوههم وأعضائهم ضارب إلى السمرة الداكنة. وبينما يلبس الرجال عمائم على رؤوسهم، ويرتدون ثيابًا طويلةً، وينتعلون أحذيةً جلديةً، فإنَّ النساء يلبسن خمارًا على وجوههن؛ فلا يُرى منهن شيئًا. وأهل مكَّة يتحدَّثون اللغة العربية، وعاداتهم سمحة ورائعة، ولا توجد بينهم عائلات فقيرة. وهم جميعًا يُطبِّقون تعاليم الدين، وقانون بلادهم يُحرِّم شرب الخمر، وقليل منهم مَنْ يُخالِف

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص250.
(2) الخزرجي، المرجع نفسه، ص256-260.
(3) لم يزر ماهوان مكَّة المُكرَّمة والمدينة المُنوَّرة، بدليل أنَّ الذي كلَّف الوفد الصيني (سبعة أفراد ومُترجِم) بالذهاب إلى هاتين المدينتين، وروى الخبر، هو قائد الأسطول الأدميرال تشنغ خه، وذلك أثناء وجوده في قاليقوط بالهند.
(4) الدامغ، الجزيرة العربية، ص258.
(5) القول بأنَّه لا مطر يهطل على بلاد مكَّة غير دقيق؛ لأنَّ الأمطار تهطل بغزارة على مكَّة المُكرَّمة، وتتسبَّب في جريان السيول.
(6) الفن الواحد يساوي (10) لي (Li). ينظر: https://www.chinasage.info/measures.htm
(7) الدامغ، الجزيرة العربية، ص257.

القانون. فبلادهم حقيقةً بلاد سعيدة جدًّا. وفيما يتعلّق بالزواج، وشعائر العزاء، ودفن الموتى، فإنَّ المُتَّبَع في ذلك كله هو تعاليم الدين الإسلامي التي يلتزمون بها.

وقد وصف ماهوان الكعبة المُشرَّفة (كايباي)[1] بأنَّها مربعة[2]، وسماوية (مُشرِفة)، ويحيط بها جدار (بوائك) تخترقه (460) فتحة (فتحة عقد، أو قوس). ويوجد على جانبي الفتحات أعمدة من المرمر (تحمل العقود والأقواس)، ويبلغ مجموع الأعمدة (467) عمودًا[3]، منها: (99) عمودًا في الأمام، و(101) عمود في الخلف، و(132) عمودًا على الجانب الأيسر، و(135) عمودًا على الجانب الأيمن.

وأضاف ماهوان أنَّ الكعبة مُشيَّدة على شكل صفوف أو مداميك من حجارة لها خمسة ألوان[4]، وأنَّ للكعبة سقفًا مُسطَّحًا، وفي داخلها أعمدة أو أساطين تحمل (5) عوارض من خشب العود[5]. وفي الكعبة أيضًا رفٌّ من الذهب الأصفر، وجدرانها الداخلية من الطين المعجون بالعنبر وماء الورد الذي تنبعث منه رائحة عطرية دائمة. وتُغطّى الكعبة (من الخارج) بكساء (كسوة) من الحرير الأسود، ويوجد عند بابها أسدان أسودان لحراسته[6].

ثمَّ قال ماهوان إنَّ الناس تَفِدُ إلى مكَّة للعبادة، وإنَّ كل شخص منهم يقتطع لنفسه قطعة من كسوة الكعبة، ويأخذها تذكارًا قبل رحيله عنها، ومتى تمَّ ذلك أمر الملك بكسوتها مَرَّة أُخرى بلباس جديد نُسِج مُقدَّمًا، ويستمرُّ هذا الحال عامًا بعد عام من دون انقطاع.

ذكر ماهوان أنَّه يوجد على يسار الكعبة قبر (سيّدنا) إسماعيل[7]؛ وهو رجل صالح (نبي)، وضريحه مُشيَّد بحجارة كريمة خضراء زمردية، وطوله تشنغ واحد (丈 zhang)[8] بالمقاييس

---

(1) نفسه، ص257-258.

(2) الكعبة مستطيلة، وليست مربعة.

(3) رُبَّما كان عددهم (469) عمودًا دون ما على الأبواب، وفي الزيادات المُلحَقة بالمسجد الحرام كما ذكر مُؤرِّخ مكَّة المعاصر لتلك المرحلة تقي الدين الفاسي. ينظر: الفاسي، محمد بن أحمد (ت:832هـ/1429م). شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام. تحقيق: عبد السلام تدمري، ج1، مكتبة النهضة العلمية، مكة المكرمة 1956، ص375؛ الدامغ، الجزيرة العربية، ص290، هامش 140.

(4) بل لون واحد، هو الأسمر.

(5) الصحيح هو ثلاثة أعمدة (أساطين) كما ذكر الفاسي، وهي من خشب الساج. ينظر: الفاسي، شفاء الغرام، ج 1، ص173؛ الفاسي، محمد بن أحمد الحسني الفاسي المكي. العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين. تحقيق: محمد الطيّب فؤاد سيد - الطناحي، محمود محمد ، ج 1، مؤسسة الرسالة، بيروت 1406هـ/1986م، ص53.

(6) لا توجد أسود تحرس باب الكعبة، وقد يكون المقصود هنا وجود حارسين على جانبي باب الكعبة يقفان كالأسود.

(7) قبر سيّدنا إسماعيل عليه السلام غير موجود عند الكعبة المُشرَّفة، وإنَّما الموجود هو حِجْر سيّدنا إسماعيل عليه السلام الذي وصفه وصفًا تفصيليًّا مُؤرِّخ مكَّة في ذلك العصر تقي الدين الفاسي؛ إذ حدَّد أبعاده وقياساته، ولم يُشِرْ إلى وجود قبر أو ضريح هناك. ينظر: الفاسي، شفاء الغرام، ص351.

(8) يساوي (10) تشيهات (尺 Chi)، و(10) أقدام وبوصتين؛ أيْ (3.10) أمتار. ينظر: https://www.chinasage.info/measures.htm

الصينية، واثنان من التشيهات (Chi/Chih 尺)[1]، وارتفاعه (3) تشيهات، وعرضه (5) تشيهات. أمّا الجدار الذي يحيط بالضريح فمَبني من أحجار نفيسة أرجوانية اللون، وارتفاعه أكثر من (5) تشيهات.

وأضاف ماهوان أنَّه توجد (4) مآذن في أركان المسجد الأربعة[2]، وأنَّ المُؤذِّنين يصعدون إلى أعلاها عند كل صلاة لرفع الأذان. ويوجد على جانبي الحرم الأيمن والأيسر أروقة لأئمة المذاهب الأربعة، حيث يَعِظون فيها، وهي مُشيَّدة بالحجارة، ومُزخرَفة بشكل جميل.

ب- الثروة الاقتصادية:

أخبر ماهوان أنَّ في مكَّة كثيرًا من الجِمال، والخيل، والحمير، والبِغال، والبقر، والغنم، والقطط، والكلاب، والدجاج، والأوزّ، والبطِّ، والحمام، والزرافات، والأسود، والنعام، والوعول، والظباء، والوشق. وكذلك ماء الورد، والعنبر، والبخور، وكل أنواع الأحجار الكريمة، مثل: اللؤلؤ، والمرجان، والكهرمان.

أمّا بخصوص المحاصيل الزراعية[3] فذكر ماهوان أنَّ أهل مكَّة يزرعون بعض الذرة، والقمح، والدُّخْن الأسود، والقرع، والخضراوات، والشَّمّام الحلو، والبِطّيخ، ونوع من الشجر يُشبِه التوت الكبير في الصين. وعندهم من الفاكهة: التمر، والرمان، والتفّاح، والإجّاص الكبير، والخوخ، واللفت. في حين تندر زراعة الأرز والحبوب في مكَّة.

وفيما يخصُّ العُمْلة المُتداوَلة، فقد أصدر ملك هذه البلاد[4] عُمْلة مُتداوَلة[5] تُسمّى التنكة، ويبلغ قُطْرها (7) فنات، وتَزِن شيانًا واحدًا؛ وهي عُمْلة ذهبها أكثر نقاءً بما نسبته 20٪ من ذهب البلاد المركزية (رُبَّما يقصد الصين).

---

(1) التشيه (Chi) الواحد يساوي قدمًا وبوصتين؛ أيْ (3.71) أمتار. ينظر: https://www.chinasage.info/measures.htm (أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م)

(2) توجد مئذنة خامسة فوق زيادة باب الندوة. ينظر: الفاسي، شفاء الغرام، ج1، ص385؛ الفاسي، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، ج1، ص88.

(3) الدامغ، الجزيرة العربية، ص259.

(4) لم يكن لمكَّة ملك، وإنَّما رجل كان يُلقَّب بـ(أمير مكة)، أو (الشريف). وكان أمير مكَّة آنذاك الشريف بركات بن حسن بن عجلان. ينظر: السخاوي، محمد بن عبد الرحمن (ت: 902هـ)، الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، دار الجيل – بيروت 1412هـ/1992م، ج3، ص13.

(5) هي عُمْلة المماليك؛ لأن مدينتي مكَّة والمدينة كانتا تابعتان لدولة المماليك، وكان يتولى امارة المدينتين، في عهد تشنغ خه وماهوان الأمير **حسن بن عجلان** الذي تولى إمرة مكة بالإضافة إلى نائب سلطنة المماليك في جميع الحجاز حوالي ثماني عشرة سنة (18 سنة تقريبًا) بعد وفاة أخيه الشريف أحمد. ينظر: الهاشمي القرشي، عز الدين عبد العزيز بن عمر بن محمد بن فهد، غاية المرام بأخبار سلطنة البلد الحرام، تحقيق: فهيم محمد شلتوت، ط1، مركز البحث العلمي وإحياء التراث الإسلامي، دار المدني للطباعة والنشر والتوزيع، جدة: 1986م.

3. المدينة المنوَّرة (موتينا)[1]:

ذكر الوفد الصيني الذي زار المدينة المُنوَّرة أنَّ في وسطها قبر الرجل الصالح؛ أيِ النبي محمد صلّى الله عليه وسلَّم (ماهاما بلغتهم)، وقالوا - خطًا- إنَّ خلف القبر بئرًا فيها ماء صافٍ عذب اسمها زمزم[2]، وإنَّ زُوّار المدينة يأخذون من مائها، ويحتفظون به على سفنهم[3].

وقد سبق القول أنّ، ففي السنة الخامسة من حكم الإمبراطور هسوان (Hsuan) (712-756م) من أُسرة سونغ (Song Dynasty)، صدر أمر إمبراطوري ينصُّ على أنْ يتوجَّه المبعوث الخاص الرئيس، كبير الخصيان، الطوشي العظيم تشنغ خه (Zheng He) على رأس رجال آخرين، إلى كل البلدان الأجنبية؛ لتبليغ حكامها بأوامر الإمبراطور، وتسليمهم ما أنعم به عليهم من هدايا. ولمّا وصل جزء من الأسطول إلى قاليقوط، وجد قائده أنَّ مكَّة أرسلت ثلاثة رجال إلى هذا المكان؛ لذا اختار تشنغ خه سبعة من أتباعه، بينهم مُترجِم، ثمَّ كلَّفهم بزيارة مكَّة، وحمَّلهم بضائع من المسك، وأنواع من الخزف والبورسلان الصيني، وغير ذلك من الأشياء، فاستقلَّ هؤلاء السبعة أحد المراكب المُتوجِّهة إلى مكَّة، وقد استغرقت رحلتهم عامًا واحدًا ذهابًا وإيابًا. وفي طريق العودة، أحضر هؤلاء معهم منها أنواعًا كثيرةً من البضائع الغريبة، والسلع النادرة الثمينة، مثل: الزرافات، والأسود، والنعام، ورسموا صورة دقيقة للكعبة، وعادوا بها إلى العاصمة بكين.

وبالمثل، فقد أرسل ملك مكَّة (يقصد أمير مكة) إلى الصين مبعوثين، حملوا الهدايا وبعض السلع المحلية، وسافروا برفقة الصينيين السبعة، وقدَّم سفراء مكَّة الهدايا للبلاط الصيني بعد وصولهم الصين.

3- تدوينات ماهوان عن بلاد عُمان :

تضمنت رحلة ماهوان مدينتين من مدن عمان، وهما ظفار وهرمزاللتان كانتا تابعتان لجسم سياسي واحد آنذاك. هذه الزيارة تشير الى اهتمام الصين ببناء علاقات سياسية وتجارية مع عمان، وقد كانت تدوينات ماهوان عن هاتين المدينتين غاية في الأهمية حيث تضمن وصفه لملامح موقعها ومناخهما، ولباس الملك والناس، ووصف الجانب الاجتماعي، وبعض عادات الناس، وتقاليدهم، وكذلك الثروة الاقتصادية والجانب الحضري، والاجتماعي، وغير ذلك. وفيما يلي ما تضمنته تدوينات ماهوان عن المدينتين:

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص256-260.
(2) بئر زمزم في مكَّة المُكرَّمة، وليس في المدينة المُنوَّرة.
(3) السفن الراسية في ميناء جدَّة للقادم إلى مكَّة والمدينة عن طريق البحر.

1. **مدينة ظفار:**

ظفار مدينة غير مُسوَّرة، وهي تخلو من وجود ضواحٍ تتبع لها، ويحدُّها من الجهة الجنوبية الشرقية البحر العظيم، ويحدُّها من الجهة الشمالية الغربية سلسلة جبلية [1]. ويمتاز مناخ المدينة في الشهر الثامن والشهر التاسع بالاعتدال، وعدم وجود برد أبدًا.

كان ملك (سلطان) المدينة يلفُّ عمامة حول رأسه، وهي من نسيج أبيض نفيس أجنبي، ويرتدي عباءة من الحرير الناعم المُطرَّز بأشكال زهرية زرقاء بحجم الإبهام، ويلبس أحيانًا عباءة مُطرَّزة بالذهب، وينتعل خفًّا عالي الساق، أو حذاءً جلديًّا مُسطَّحًا. وحين يخرج للتجوُّل، فإنَّه يركب في محفَّة، أو يمتطي صهوة جواد، وتحيط به صفوف منتظمة من الفيلة والجِمال، وفِرَق الخيّالة، وعسكر من المشاة يحمل كلٌّ منهم سيفه وترسه، وينفخون في الصَّقّارات والمزامير، ويتقدَّم الجميع حشد صاخب كثيف[2].

ولمّا حان موعد عودة مبعوث الإمبراطور إلى الصين، أرسل ملك (سلطان) هذه البلاد معه مبعوثًا رفيع المستوى، يحمل هدايا من اللبان، والنعام، وغيرهما؛ ليُقدِّمها هدية لبلاط الصين.

أ- **من ملامح الإنسان الظفاري:**

رسم ماهوان صورة عن الإنسان الظفاري، ركَّز فيها على وصف ملامحه الخَلْقية والخُلُقية، ولفت انتباهه ما ارتبط فيها من عادات وتقاليد اجتماعية وأُخرى دينية، مثَّلت شخصية الإنسان العُماني؛ إذ قال: "أمّا أهل ظفار فيعتنقون الإسلام، ورجالها لهم سواعد طويلة وغليظة، وقامات فارعة يبدو عليها القوَّة، ويمتازون بالصدق في أقوالهم. ويلبس عامة الناس عمامة يعصبونها على رؤوسهم، ويرتدون ثيابًا طويلةً، وينتعلون حذاءً، أو خفًّا عالي الساق. ويوم الجمعة يتوقَّف البيع والشراء في الأسواق قبل منتصف النهار، ويغتسل كافة الناس رجالًا ونساءً، كبارًا وصغارًا. وعندما ينتهون من الغسل يتعطَّرون بماء الورد، أو عطر زيت العود، ويمسحون به وجوههم وسواعدهم، ويلبس الجميع ثيابًا نظيفةً، ويُحضِرون مبخرة صغيرة يضعون فيها البخور من العود، أو العنبر، أو ما شاكل ذلك. وبعد أنْ يُبخِّروا ثيابهم، ويُعطِّروا أيديهم وسواعدهم، يتوجَّهون إلى المعبد (يقصد المسجد) للعبادة. وبعد الصلاة يعودون إلى بيوتهم، وتبقى رائحة عطرهم مُنتشِرة لبعض الوقت في الأسواق والشوارع التي يمرّون بها. وفيما يتعلَّق بعادات الزواج، وطقوس الجنازة، ودفن موتاهم، فهم يتقيَّدون بتعاليم الدين الإسلامي في ذلك"[3].

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص263.
(2) الدامغ، الجزيرة العربية، ص245.
(3) الدامغ، الجزيرة العربية، ص246.

ب- الثروة الاقتصادية:

يعتبر وصف ماهوان للثروة الاقتصادية لظفار مصدرًا أوليًا للدراسات التاريخة والاقتصادية ايضًا، حيث الضوء على منتجات المدينة، والمواد الغذائية المتوفرة فيها، وعملة البلاد، وغير ذلك، حيث ذكر ماهوان أنَّ هذه البلاد تشتهر بإنتاج اللبان؛ وهو صمغ يُستخرَج من شجرة تُشبِه شجرة الدردار، إلّا أنَّ لها أوراقًا مُدبَّبةً وطويلةً، ويكون ذلك بكشط لحاء هذه الشجرة، فيسيل منها الصمغ الذي يُسمّى لبانًا[1].

وقد تحدَّث ماهوان عن لحظة وصوله إلى مدينة ظفار، قائلًا: لمّا وصلْنا إلى هذه البلاد، قُرِئ المرسوم الإمبراطوري، وأنعمْنا على الجميع بالهدايا، فأرسل ملك (سلطان) ظفار مَنْ ينادي في الناس: كل مَنْ بحوزته شيء من اللبان، ودم الأخوين، والصبر، والمُرّ، يُمكِنه أنْ يُقايِض الصينيين بحرير القُنَّب، وأوانيهم، وغير ذلك من السلع الصينية.

أمّا المواد الغذائية المُتوافِرة في ظفار فهي: الأرز المقشور، والأرز غير المقشور، والذرة البيضاء، والذرة الصفراء، والقمح، والدُّخْن، وبذور القُنَّب، وغير ذلك من أنواع الخضراوات. وأمّا الحيوانات والطيور في هذه المدينة فهي: البقر، والغنم، والخيل، والحمير، والقطط، والكلاب، والدواجن، والبطُّ. وكذلك النعام الذي يوجد على رؤوس الجبال، ويصطاده بعض الناس لبيعه. وأمّا الإبل عند أهل ظفار فلها سنام واحد فقط، إلى جانب أعداد من الجِمال التي لكلٍّ منها سنامان. والناس جميعًا يركبون الجِمال عند الذهاب إلى الأسواق. وما إنْ تهرم، ويدنو أجلها، حتى تُذبَح، ويباع لحمها[2].

وبخصوص عُمْلة المدينة، كان الملك (السلطان) يُصدِر (يسكُّ) عُمْلة ذهبية تُسمّى التنكا أو التنكة[3]، ويبلغ وزن القطعة الواحدة منها شيانين (Chi) بالمقاييس الصينية، وقُطْرها تسون واحد و(5) فنات (分 fēn) بالمقاييس الصينية، وكان يوجد على أحد وجهيها كتابة، وعلى الوجه الآخر رسم لوجه. وكان الملك (السلطان) يُصدِر (يَسكُّ) عُمْلة أُخرى نحاسية صغيرة، قُطْرها يساوي (4) فنات، وهي تُستخدَم في المعاملات التجارية الصغيرة[4]..

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص246-247.
(2) المرجع نفسه، ص246-247.
(3) عُمْلة كانت مُستخدَمة في الهند، ورُبَّما كانت مُستخدَمة أيضًا في ظفار في ذلك العصر. وقد ورد ذكر هذه الكلمة في رحلة ابن بطوطة، ص127، وذكرها القلقشندي كذلك (القلقشندي، الشيخ أبو العباس أحمد، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1333هـ/1915م، ج5، ص84-85).
(4) الدامغ، الجزيرة العربية، ص247.

2. بلاد هرمز (هولوموسو):

قال ماهوان إنَّ عاصمة هرمز تقع على الساحل بين البحر والجبال، وإنَّ السفن تصل إليها من كل مكان، وإنَّ التُّجّار كانوا يَفِدون إليها أيضًا عن طريق البَرّ لحضور أسواقها، والمشاركة في عمليات البيع والشراء. ولهذا أصبح أهلها على درجة كبيرة من الغنى، وكانوا وملكهم (سلطانهم) يَدينون بالإسلام.

وصف ماهوان مناخ هرمز بالحارِّ في فصل، والبارد في آخر، مُبيِّنًا أنَّ الأزهار تتفتَّح في فصل الربيع، في حين تسقط الأوراق في فصل الخريف، وتحدث موجات من الصقيع، ولا يسقط الثلج. أمّا المطر فيها فنادر، والطَّلُّ كثيف[1].

وكان ملك (سلطان) هرمز قد جهَّز[2] مركبًا شحن فيه هدايا للإمبراطور الصيني، وكان منها بعض الأسود، والزرافات، والخيل، واللؤلؤ، والأحجار الكريمة. وكتب أيضًا رسالة إلى البلاط الصيني على ورقة من ذهب، وأرسلها مع بعض أعيان بلده الذين رافقوا سفن الهدايا الخاصة بالإمبراطور في طريق عودتها إلى العاصمة لتقديم فروض الولاء والطاعة[3].

أ- الجانب الحضري والاجتماعي:

وردت عند ماهوان إشارة عند وصفه للتركيبة الاجتماعية لأهل هرمز في قوله: " ...أن هنالك الموظفين المدنيين، والموظفين العسكريين، والأطباء، والعلماء هم أعلى مستوى من أمثالهم في البلاد الأُخرى بأنَّهم قوم وقورون، ومُخلِصون في إيمانهم، وأتقياء، ومُلتزِمون في عباداتهم، ومُحافِظون على أداء خمس صلوات يوميًّا، ومُواظِبون على الاغتسال، ومُحرِّمون على أنفسهم شرب الخمر. وأضاف ماهوان أنَّ عاداتهم تتسم بالنقاء، وأنَّهم يتحلَّون في معاملاتهم بالأمانة، ولا وجود لعائلات فقيرة بين ظهرانيهم؛ حتى إذا نزلت مصيبة بإحدى العائلات أدَّت إلى فقرها، وضياع أموالها، فإنَّ كل الناس يسارعون إلى التبرُّع لها بالمال والكساء والغذاء؛ تخفيفًا عنها في مصابها، وسعيًا لإقالة عثراتها[4].

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص254.

(2) كان اسمه في ذلك الوقت سيف الدين مهار بن قطب الدين فيروز شاه بن محمد شاه بن بهمن شاه، وقد حكم خلال الأعوام (820-840هـ/1417-1436م). ينظر: أوبان، جان. مملكة هرمز، ترجمة: ناديا صبري، مركز الوثائق والبحوث، أبو ظبي:2002م، ص43-46؛ خوري، إبراهيم، وتدمري، أحمد. سلطنة هرمز العربية، ج1، ص84، ج2، ص150-151؛ الدامغ، الجزيرة العربية، ص288، هامش 109.

(3) نفسه، ص256.

(4) الدامغ، الجزيرة العربية، ص253.

وصف ماهوان أيضًا وجوه أهل هرمز بالجميلة، وأجسامهم بالمُتناسِقة؛ فهم طوال، ومفتولو العضلات، ويمتاز لباسهم وأغطية رؤوسهم بالأناقة والذوق الرفيع، مُبيِّنًا أنَّهم يلتزمون بتعاليم الدين الإسلامي في مراسيم الزواج والدفن، وأنَّه إذا رغب أحدهم في اتخاذ زوجة له، استخدم وسيطًا. وبعد الاتفاق، وإتمام ترتيبات الزواج، تقيم عائلة العريس مأدبة يُدْعى إليها القائمون على الزواج، والوسيط، وكبار الأقارب، والقاضي؛ وهو موظف رسمي يُشرِف على تطبيق أحكام الشريعة الإسلامية لإتمام عقد الزواج[1].

ثمَّ تتبادل العائلتان المعلومات عن أصلهما، ومآثر أجدادهما حتى ثلاثة أجيال. وبعد تنفيذ الخطوات الرسمية لعقد الزواج، يتفق الجميع على تحديد موعد الزواج. وفي حال تهاون أيُّ طرف في تنفيذ الخطوات (إجراءات الزواج الإسلامي)، فإنَّ السلطات تُعاقِبه بتهمة الزنا[2].

تحدَّث ماهوان عن طعام أهل هرمز، قائلًا: إنَّهم يضعون السمن في غذائهم، ويخلطونه في طعامهم قبل طبخه. وإنَّ اللحم يباع في أسواقهم، وكذا الدجاج المشوي، والهريسة، والفطائر، ومختلف أنواع الحبوب، مُبيِّنًا أنَّ الأُسر الصغيرة (تتألَّف من فردين، أو ثلاثة أفراد) لا تطبخ في بيوتها إلّا نادرًا، وأنَّها تُواظِب على شراء طعام جاهز (مُعَدٍّ) من السوق [3].

وفيما يخصُّ إجراءات دفن الميت، قال ماهوان إنَّ الميت يُلَفُّ بقطع من القماش الأبيض لفَّتين (لفَّة صغرى، ولفَّة كبرى)، ويُكفَّن بها. وقبل ذلك، يُؤْتى بإبريق من الماء النظيف، ويُغسَل به جسم الميت من رأسه إلى قدمه ثلاث مَرّات، ثمَّ يُعطَّر فمه وأنفه بالمسك والكافور، ثمَّ يُلَفُّ بالكفن. بعد ذلك يوضَع على مَحْمَل، ثمَّ يُدفَن مباشرة.

أمّا القبر فيتكوَّن من طبقات (صفوف، ومداميك) حجرية، وتُفرَش أرضيته بطبقة من الرمل النظيف، يتراوح سُمْكها بين (5) تسونات و(6) تسونات. بعد ذلك، تُنزَّل الجُثَّة إلى القبر، ثمَّ يُغطّى القبر بألواح حجرية بإحكام، ثمَّ يُهال فوقها تراب نظيف، فيغدو القبر أشبه بكومة من الرمل المُتماسِك [4].

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية، ص252.
(2) المرجع نفسه، ص252.
(3) نفسه، ص252.
(4) نفسه، ص252.

ب- الجانب الاقتصادي:

اهتم ماهوان بوصف ملامح الحياة الاقتصادية لهرمز وأضاف أنَّ في هرمز صُنّاعًا مهرةً في كل فن، وأنَّهم يَعْمدون إلى إظهار براعتهم ومهاراتهم بأداء حركات مُتقَنة تبدو أشبه بالعروض البهلوانية(1). وذكر ماهوان أنَّ أسواق هرمز تعجُّ بمختلف أنواع الحوانيت التي تحوي بضائع من كل صنف إلّا الخمر؛ فإنَّ مصير شاربه القتل بحسب شريعة تلك البلاد(2).

أشار ماهوان إلى وجود جبل عظيم في هرمز، يحتوي كل جانب من جوانبه الأربعة على نوع مُعيَّن من المواد؛ إذ يُستخرَج من جانبٍ ملحٌ مثل الذي يُستخرَج من البحر، لكنَّه أحمر اللون، ويقلعه الناس كتلًا كبيرةً بمعاول من حديد مثل ما تُقلَع الصخور في المحاجر، ويبلغ وزن بعضها (30) شينًا (Chi) أو (40) شينًا (Chi) بالأوزان الصينية، علمًا بأنَّ الملح يكون جافًّا عند استخراجه، ثمَّ يُسحَق ناعمًا لاستخدامه في طهو الطعام. ويُستخرَج من جانبٍ ثانٍ ترابٌ أحمر قرمزي، ويُستخرَج من جانبٍ ثالث ترابٌ أبيض مثل النورة يُستخدَم في طلاء البيوت، في حين يُستخرَج من جانبٍ رابع ترابٌ أصفر مثل مسحوق الزنجبيل. وتقع على أعيان البلد وكبرائها مهمة الإشراف على تعدين هذا الجبل، ويَفِدُ التُّجّار من كل حدب وصوب لشراء الملح على اختلاف أنواعه(3).

أشار ماهوان أيضًا إلى وجود أنواع عديدة من الأحجار الكريمة في هرمز، مثل: حجر الياقوت الأزرق، وحجر الياقوت الأحمر، وحجر الياقوت الأصفر، والزمرد، وجواهر عيون القطِّ، وحبّات اللؤلؤ كبيرة الحجم التي يبلغ وزنها شينًا واحدًا وفينين بالوزن الصيني4، وفروع المرجان، وسيقانه، والخرز المصنوع، وعشرة أنواع من المُخمَل المُطرَّز الوثير، ومختلف أنواع الصوف، والمناديل الأجنبية المُطرَّزة بالحرير الأخضر والحرير الأحمر(5).

---

(1) لتعرُّف المزيد عن الألعاب البهلوانية، ينظر: الدامغ، الجزيرة العربية، ص253.
(2) عقوبة شارب الخمر لا تصل إلى حَدِّ القتل في الإسلام.
(3) لتعرُّف المزيد عن هذا الجبل، ينظر: الدامغ، الجزيرة العربية، ص254.
(4) الشين الصيني الواحد 尺 chi يساوي (0.001 li) ، واللي الواحد 厘 Li هو قياس صغير يبلغ حوالي ثلث قطر شعرة الإنسان.
والفي الواحد 分 fēn يساوي 10 لي 厘 Li. للأوزان والمقاييس الصينية، ينظر:
https://www.chinasage.info/measures.htm (أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م)
(5) الدامغ، الجزيرة العربية ، ص255-256.

أخبر ماهوان أنَّ الملك (السلطان) كان يُصدِر (يَسكُّ) عُمْلة فضّية هي الدينار الذي يبلغ قُطْره (6) فنات، وتوجد على وجهه أحرف مكتوبة، وهو كثير الاستخدام. أمّا كتابتهم فكانت بحروف عربية[1].

ج- الثروة الحيوانية والنباتية:

أخبر ماهوان أنَّ في هرمز كثيرًا من الجِمال، والخيل، والبِغال، والبقر، والماعز، والغنم، مُبيِّنًا وجود أربعة أنواع من الماعز والغنم. وكذلك يوجد حيوان يقال له الوشق، ويَقْرب حجمه من حجم القطِّ الكبير، ويوجد على جسمه علامات تُشبِه تلك التي على ظهر السلحفاة. أمّا أُذناه فسوداوان مُدبَّبتان، وهو وحشي، لكنَّه لا يؤذي، وإذا رأته الحيوانات المفترسة، مثل الأسد والفهد، جلست أمامه مُستسلِمة[2].

تحدَّث ماهوان عن وجود عدد من المحاصيل الزراعية في هرمز، مثل الأرز والقمح اللذينِ يُزرَعان في أراضٍ محدودة، ويُجلَبان من أماكن مُتفرِّقة إلى هرمز، حيث يباعان بأسعار زهيدة. وذكر ماهوان من المُنتَجات الزراعية في هرمز: الفواكه، والخضار، والجوز، واللوز، والرمان، والزبيب، والبرقوق المُجفَّف، والتفّاح، والتمر، والبِطّيخ، والخيار، والبصل، والكُرّاث، والثوم، والجَزَر، والشَّمّام، والصنوبر، والعنب (ثلاثة أصناف أو أربعة، والتمر (ثلاثة أصناف)[3].

يتبيَّن ممّا سبق أنَّ سليمان التاجر هو من أوائل الرحّالة المسلمين الذين سافروا إلى الصين، ودوَّنوا مشاهداتهم عنها. فمن الثابت أنَّه أبحر إلى الصين مِرارًا في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي بهدف التجارة، وحرص - في الوقت نفسه- على توثيق مختلف مناحي الحياة فيها، بما في ذلك الطريق البحري بين عُمان وبحر فارس من جانب، وبين الصين والهند وبلاد شرق آسيا من جانب آخر. وقد جاء وصفه لِما شاهد دقيقًا وافيًا وشاملًا، بل هو أدقُّ من مشاهدات غيره من الرحّالة.

وبالمثل، فقد أسهم اثنان من كبار رجال الدعوة والاقتصاد العُمانيين في تعزيز البُعْد القِيَمي والأخلاقي للإسلام، وتجلية الصورة الحقيقية الناصعة للتاجر المسلم أينما حلَّ وأقام في هذا العالَم الفسيح. فقد أشادت بعض المصادر التاريخية، كما ذكرنا في هذا الفصل، بالشيخ التاجر أبي عبيدة عبد الله بن القاسم الذي عاش في القرن 2هـ/8م، وسافر إلى الصين يتلمَّس ضروب التجارة

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية ، ص253.
(2) المرجع نفسه، ص256.
(3) نفسه، ص254-255.

فيها قبل رحلة سليمان التاجر بنحو قرن من الزمان، وتمكَّن من كسب وُدِّ الصينيين؛ بصدقه، وأمانته، وحُسْن سلوكه، وبُعْده عن الجشع، وتفاعله مع مختلف أطياف المجتمع الصيني.

ثمَّ جاء القرن 5هـ/11م الذي شهد بزوغ نجم عُماني عَزَّ نظيره، مُمثَّلًا بالتاجر عبد الله الصحاري الذي تبوَّأ مكانة تجارية وحكومية رفيعة في الصين، وأدّى دورًا رياديًّا ومُؤثِّرًا في تطوير العلاقات التجارية والدبلوماسية بين عُمان والعرب من جانب، والصينيين من جانب آخر، مُمهِّدًا الطريق والبيئة الخصبة لاستقبال تُجّار آخرين في الصين والهند إلى يومنا هذا. وتقديرًا لجهود عبد الله الصحاري الدؤوبة وإسهاماته الفاعلة في خدمة وطنه الأُمّ عُمان من جهة، ووطنه الثاني في الصين من جهة أُخرى؛ فقد أحيت الحكومة الصينية ذكراه بنقش باللغة الصينية محفورعلى لوح تذكاري تكريماً له، ولا يزال محفوظ في متحف أرض اللبان حتى اليوم.

ونظرًا إلى الخدمات الجليلة المُميَّزة لكلا العمانيين؛ التاجر عبد الله الصحاري والشيخ والتاجر أبي عبيدة عبد الله بن القاسم؛ فقد حدث لَبْس عند بعض الكُتّاب المُحدَثين، تمثَّل في نسبة لقب (جنرال الأخلاق الطيّبة) بالخطأ الى الأخير.

وخُتِمت الدراسة بتحليل ما دوَّنه اثنان من التُّجّار والرحّالة الصينيين عن المنطقة العربية وعُمان، وهما: دو هوان (Du Huan) الذي عاش في منتصف القرن 2هـ/8م، وماهوان (Ma Huan) مُترجِم ومرافق الأدميرال تشنغ خه (Zheng He) قائد الأسطول الحكومي الصيني في القرن 8هـ/14م ؛ الذي وصف جوانب مختلفة من الحياة السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية، وغيرها في كثير من المدن العربية الإسلامية، وبخاصة ظفار، وهرمز، وعدن، ومكَّة المُكرَّمة، والمدينة المُنوَّرة؛ وهو ما يُمثِّل مصدرًا أوَّليًّا قيّمًا لدراسات مستقبلية عن أحوال هذه المدن في مختلف الحقب والأزمان.

الفصل الرابع

مظاهر العلاقات الحضارية بين عُمان والصين

1.4 مظاهر العلاقات السياسية بين عُمان والصين

2.4 مظاهر العلاقات التجارية بين عُمان والصين

3.4 التأثيرات العلمية والمعمارية بين عُمان والصين

1.4 مظاهر العلاقات السياسية بين عُمان والصين

شهدت مناطق بحر فارس علاقات تجارية واسعة مع الصين منذ القرن الثاني قبل الميلاد تقريبًا. وقد مثَّلت موانئ عُمان، والأُبلَّة جنوب العراق، وسيراف على الساحل الفارسي بوّابات بحر فارس إلى الصين والمحيط الهندي؛ ففي عام140 ق.م، وصلت السفن الصينية إلى ميناء كاراكس (Charax)، وميناء أبولوغوس (Apologos) (الأُبلَّة لاحقًا) الذي كان تابعًا في تلك الحقبة لمملكة عيلام (Elam)[1]؛ وهي مملكة ازدهرت على رأس بحر فارس من عام 2700 ق.م إلى عام 539 ق.م. كذلك كان للصينيين علاقات تجارية بالأُسرة البارثية (Parthian Dynasty) التي حكمت بلاد فارس، ثمَّ بالدولة الساسانية التي حكمت البلاد حتى الفتح الإسلامي في عهد آخر ملوكها يزدجرد الثالث (Yazdegerd III)[2].

وما إنْ جاء عصر الخلفاء الراشدين، حتى أصبحت عُمان تابعة لمقرِّ الخلافة في المدينة المُنوَّرة، ثمَّ دمشق في ظِلِّ حكم الدولة الأُموية، فالخلافة العباسية في الكوفة أوَّلًا، ثمَّ في بغداد وسامراء، وإنْ تمكَّنت عُمان أثناء ذلك من الانعتاق والتحرُّر والخروج أحيانًا عن سلطة دولة الخلافة الإسلامية؛ ما يُرجِّح إسهام العُمانيين الفاعل في مَدِّ جسور التواصل السياسي مع الصين بسبب موقعها وموانئها على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وبحر فارس، إضافةً إلى خبرات العُمانيين البحرية الطويلة، وتميُّزهم في صناعة السفن والاتِّجار بها.

1.1.4 التواصل العربي والعُماني مع الصين، وتبادل السفارات والهدايا.

يهدف هذا الفصل إلى دراسة تاريخ العلاقات العربية الصينية، وتقصّي العلاقات العُمانية الصينية، وتعرُّف جوانبها ومظاهرها، استنادًا إلى المصادر الأصيلة، والدراسات الحديثة المُتنوِّعة (العربية، والصينية)، وتدوينات الرحّالة العرب والصينيين، وتنقيبات الآثار الصينية المُكتشَفة في عُمان. وهو ما يستدعي طرح التساؤلات الآتية:

- متى بدأت بوادر عمليات التواصل الدبلوماسي العربي والعُماني مع الصين؟
- ما المراحل التاريخية التي مَرَّت بها هذه العمليات؟
- ما طبيعة ذلك التواصل؟

---

(1) Carter, Elizabeth and Stopler, Matthew. Elam: survey of political history and archaeology California: University of California Press, 1984, P. 3

(2) لتعرُّف المزيد عن الملك يزدجرد الثالث (Yazdegerd-III)، ينظر: https://www.britannica.com/biography/Yazdegerd-III

- ما الدور الذي أدّاه الأدميرال الصيني تشنغ خه (Zheng He) في تطوير العلاقات السياسية والتجارية مع ظفار وهرمز؟

كان المسلمون في عهد الرسول صلّى الله عليه وسلَّم على دراية بثقافات الصين وحضارتهم. وقد سافر الرسول صلّى الله عليه وسلَّم مَرّات عِدَّة إلى الشام، ومن المُحتمَل جدًّا أنَّه التقى فيها بعدد من التُّجّار القادمين من الصين[1]. وكانت مكَّة قبل الإسلام تعرف الحرير الصيني الفاخر ومرايا البرونز الصينية التي تصلها غالبًا عن طريق الموانئ العُمانية، حيث تأتيها بضائع الصين؛ ذلك أنَّ معظم السفن الصينية كانت تُولّي وجهها شطر عُمان والمدن المجاورة، ثمَّ تضع حمولتها من البضائع في عدد من الموانئ المُنتشِرة فيها، ليصار إلى تصدير ما يفيض منها بَرًّا إلى مدن شبه الجزيرة العربية، مثل مكَّة المُكرَّمة والمدينة المُنوَّرة، أو بحرًا من موانئ عُمان وجنوب شبه الجزيرة العربية إلى جدَّة، ثمَّ مكَّة المُكرَّمة والمدينة المُنوَّرة بَرًّا.

ومن المُلاحَظ أنَّ بعض النساء في مكَّة المُكرَّمة والمدينة المُنوَّرة وضواحيهما كنَّ يحملن أسماء صينية الأصل، مثل (مي) التي تعني (الجمال) في اللغة الصينية. وقد اعتقد المُؤرِّخ العراقي هادي العلوي أنَّه من المُحتمَل أنْ تكون نساء صينيات قد وصلن إلى المشرق العربي في العصر الجاهلي، وهنَّ يحملن هذا الاسم، فأُعجِب به العرب، وأطلقه بعض الرجال على بناتهم، وكانت حبيبة النابغة الذبياني - مثلًا- تحمل هذا الاسم[2].

وفيما يخصُّ البعثات الرسمية أيام الرسول صلّى الله عليه وسلَّم، فلا توجد معلومات كافية عنها، باستثناء ما أكَّده القِسُّ فندلي أندرو (Findly Andrew) من وجود سجل صيني يفيد بتنظيم بعثة عربية زيارة إلى الصين زمن الرسول صلّى الله عليه وسلَّم، ووصولها البلاط الإمبراطوري الصيني في العاصمة تشانغ آن (Xi An) (شيآن الحالية). وما إنْ أنهت البعثة مهمتها، حتى عادت إلى شبه الجزيرة العربية، مرورًا بوسط آسيا، ثمَّ بلاد فارس. ووَفقًا للتقاليد الصينية، فإنَّ الإمبراطور أرسل مع البعثة مَنْ يدلُّها على طريق عودتها إلى موطنها[3].

---

(1) المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج2، ص 278. ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص137.

(2) كرّار، العلاقات التاريخية، ص137. ينظر: العلوي، هادي، "من تاريخ العلاقة بين الحضارتين الصينية والإسلامية"، مجلَّة المدى الثقافية، نيقوسيا، قبرص، العدد (1)، 1993م، ص27. (سيشار إليه لاحقًا: هادي، تاريخ).

(3) كرار، العلاقات التاريخية، ص 137. ينظر أيضاً:

Findlay Andrew, O. B. E. Islam in North- West China to Day. Journal of the Royal Central Asian Society. Vol. XIX. January 1932, P. 90; O. C. Crawford. The Apeal of Mohammedanism to the Chinese Mind. (n.d), Yen Ching University Library, Soochow (n.d.), P. 2.

وكان الرسول صلّى الله عليه وسلَّم قد أرسل عام 7هـ/628م وفودًا إلى ملوك فارس والروم والحبشة وغيرهم لتبليغهم الدعوة الجديدة[1]، ورُبَّما يكون قد أرسل إلى الصين وفدًا لهذا الغرض. وإنْ حدث ذلك، فإنَّ أغلب الظنِّ أنَّه كان بحرًا عن طريق الموانئ العُمانية التي كان لها قصب السبق في خوض عباب البحار في تلك الآونة. وفي هذا السياق، ذكر نيبو سو في أحد كتبه أنَّه اعتمد في تأليفه وجمع مادته العلمية على حقائق تاريخية[2]، وذلك في عهد أُسرة تانغ (5-6هـ/627-628م)، وهو العهد الذي كان مُعاصِرًا للزمن الذي راسل فيه الرسول صلّى الله عليه وسلَّم الملوك؛ أيْ في العام السادس من الهجرة كما ورد في المصادر العربية[3].

في عام 11هـ/632م، وعقب وفاة الرسول صلّى الله عليه وسلَّم، بدأ عصر الخلافة الراشدة وفيها تفرَّغ الخليفة الأوَّل أبو بكر الصديق رضي الله عنه (11-13هـ/573م-634م) لتثبيت أركان دولة الإسلام، لا سيَّما بعد محاربة المرتدين. ثمَّ جاء الخليفة عمر بن الخطّاب رضي الله عنه (13-22هـ/634-644م) الذي أدرك أهمية التواصل التجاري مع الإمبراطوريات الشرقية في الصين والهند، ودور ميناء أبولوغوس (Apologos) في تنشيط حركة التجارة مع المحيط الهندي، واصفًا إيّاه بأرض الهند وحصن الأعداء. وبعد فتح هذا الميناء عام 15هـ/636م على يد عتبة بن غزوان حاكم البصرة، أطلق العرب عليه اسم الأُبلَّة (Al-Ubullah) تحريفًا لاسم أبولوغوس. بعد ذلك أنشأ الخليفة عمر بن الخطّاب ميناء البصرة إلى الشمال منه على نهر دجلة عام 14هـ/635م[4].

وقد سبق القول أنّ، أكَّدت سيِّدة إسماعيل وجود اختلاف بين الباحثين والدارسين حول تاريخ وصول الإسلام إلى الصين، لكنَّها ترى أنَّ الإسلام قد دخل الصين عن طريق البحر بعد إبحار التُّجّار العرب إليها قبل وصول الجيوش الإسلامية إلى حدودها[5].

وتأسيسًا على ذلك، يُمكِن القول بأنَّ علاقة الصين بالعرب تعود إلى ما قبل الإسلام، ثمَّ طرأ تطوُّر ملحوظ على هذه العلاقة بعد انتشار الإسلام، وتوسُّع رقعة دولة الإسلام عن طريق

---

(1) ابن الأثير، ابن الحسن بن أبي الكرم محمد بن محمد. الكامل في التاريخ، علَّق عليه وراجعه: نخبة من العلماء، ج2، دار الكتاب العربي، بيروت: 1997م، ص143. (سيشار إليه لاحقًا: ابن الاثير، الكامل). ينظر: كرّار، العلاقات التاريخية، ص137.

(2) كتابه مجموعة من الروايات عن أُسرة تانغ. نسخة الكتاب الأصلية مفقودة، لكنَّه جُمِع في كتاب (السجلّات الموسعة لعصر تايبينغ).

(3) ابن خياط، أبو عمرو خليفة بن خياط بن خليفة الشيباني العصفري البصري (ت٢٤٠هـ). تاريخ خليفة بن خياط. مراجعة: مصطفى فواز وحكمت فواز، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1995م، ص35. (سيشار إليه لاحقًا: ابن خياط، تاريخ).

(4) اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب. تاريخ اليعقوبي، ج2، ط 6، دار صادر، بيروت، 1995م، ص143. (سيشار إليه لاحقًا بـ: اليعقوبي، تاريخ).

(5) كاشف، سيِّدة إسماعيل، "علاقة الصين بديار الإسلام"، مجلَّة جامعة عين شمس، كلية البنات، العدد (3)، القاهرة، 1961م، ص138. (سيشار إليه لاحقًا: كاشف، علاقة الصين).

الفتوحات في الجبهة الشرقية، وتحوُّلها إلى دولة قوية؛ فعندئذٍ حدث أوَّل تواصل رسمي أشارت إليه المصادر الصينية الرسمية المختلفة، مثل: المهام الرسمية في أُسرة تانغ[1]، وتاريخ تانغ القديم[2]، وزه فو يوان قوي[3]؛ إذ ورد في الكتب السابقة أنَّ داشي (Dashi)؛ أيِ العرب، قد أرسلوا الرسل للمثول بين يدي الإمبراطور وتقديم الهدايا له في عصر أُسرة تانغ Tang Dynasty) في السنة الثانية من حكم الإمبراطور يونغ خوي[4] (30هـ/651م)؛ أيْ خلال حكم الخليفة عثمان بن عفّان رضى الله عنه. أمّا تونغ ديان فقد أشار إلى قدوم الرسل في عهد الإمبراطور يونغ خوي فقط من دون تحديد عام وصولهم. وقد جاء في المصدرين الأخيرين (تاريخ تانغ القديم، وزه فو يوان قوي) تأكيد وصول وفد إلى الصين أوَّل مَرَّة.

اعتاد الأباطرة الصينيون في عهد أُسرة تانغ اعتماد عادة دبلوماسية، تتمثَّل في نظام السمك النحاسي، وتعني نقش أسماء الدول أمام السفراء على سمكتين نحاسيتين؛ إحداهما تُمثِّل ذكرًا، والأُخرى تُمثِّل أنثى، ثمَّ احتفاظ السلطة الصينية بالسمكة الأولى (الذكر) لديها، في حين تحتفظ وفود الرسل بالسمكة الثانية (الأنثى)؛ ليسهل على الإمبراطور التعرُّف إليهم عند القدوم إلى الصين مَرَّة أُخرى. وقال المُؤرِّخ الصيني هان إنَّه لم يعثر في المصادر المذكورة على ما يشير إلى وجود سمك نحاسي مع رسل داشي (Dashi)؛ أيِ العرب. وممّا يُؤكِّد ذلك أنَّ المصادر

---

(1) المهام الرسمية في أُسرة تانغ: موسوعة جُمِعت في عهد أُسرة تانغ (618-907 م) من طرف المسؤول دو يو (735–812م)؛ وهي دراسة استقصائية للمؤسسات الاجتماعية والسياسية والثقافية في التاريخ الصيني. اكتمل تأليف الموسوعة عام 770م، وجاءت في (200) باب. قدَّمت الموسوعة وصفًا مُفصَّلًا لإدارة طقوس الدولة، والموسيقى الاحتفالية، والجيش، وقانون العقوبات، والإدارة المحلية، والدفاع عن الحدود. لمزيد من التفاصيل، ينظر:

https://chinaconnectu.com/2012/01/23/tongdi%C7%8En-%E9%80%9A%E5%85%B8tongdi%C7%8En-/%E9%80%9A%E5%85%B8.

http://www.chinaknowledge.de/Literature/Science/tongdian.html.

(2) تاريخ تانغ القديم (旧唐书): أوَّل كتاب تاريخي كلاسيكي عن أُسرة تانغ، وهو يضمُّ (200) فصل، ويُعَدُّ واحدًا من أربعة وعشرين كتابًا في التاريخ الصيني. جُمِعت مادة الكتاب في حقبة السلالات الخمس والممالك العشر، وحلَّ محلَّها كتاب تانغ الجديد الذي جُمِع في عهد أُسرة سونغ، وكان من مُحرِّري الكتاب: ليو شو، وتشاو يينغ، وتشانغ تشاو، وجيا وي، وتشاو شي. احتوى الكتاب على سجلّات أباطرة تانغ، والطقوس، والموسيقى، والتقويم، وعلم الفلك، والجغرافيا، والعربات، والملابس، والأدب، والسلع، والقانون، والعائلات الإمبراطورية، والشعوب المُتاخِمة للإمبراطورية تانغ. لمزيد من التفاصيل، ينظر:

http://www.chinaknowledge.de/Literature/Historiography/jiutangshu.html

(3) زه فو يوان قوي: أكبر موسوعة للتاريخ السياسي جُمِعت في عهد أُسرة سونغ الصينية (960-1279م) بأمر من الإمبراطور زينزونغ ووانغ تشين رو، وقد اكتمل جمعها عام 1013م. تناولت الموسوعة الأخبار والقصص المُتعلِّقة بالأباطرة ومستشاريهم. نقلًا عن: وانغ تشين روت. زه فو يوان قوي، تحقيق: تشاو ي، ط1، دار عنقاء، تساو هونغ، 2006م، 2/1. (سيشار إليه لاحقًا: وانغ، زه فو يوان). ينظر: هان، العلاقات، ص33.

(4) اسم أُطلِق على السنوات الست الأولى من حكم الإمبراطور قاو تسونغ (ت: 683م)؛ أيْ من عام 650م إلى عام 655م، وهو ثالث الأباطرة من أُسرة تانغ. نقلًا عن: تشنغ تانجينغ، وو زي. قاموس التاريخ الصيني، 883/1. ينظر: هان، العلاقات، ص33.

الصينية الأُخرى لم تُشِرْ إلى أيِّ وفد عربي آخر سبقه؛ لذا يُحتمَل أنْ يكون الوفد العربي الأوَّل الذي وصل إلى عاصمة الصين تشانغ آن بعد ظهور الإسلام هو الوفد الذي أُرسِل في عهد الخليفة عثمان بن عفّان رضى الله عنه[1]. وقد اختلف فيصل السامر في تحديد العام التي جاء فيه الوفد إلى الصين، مضيفًا أنَّ ملكهم يُلقَّب بـ(هنجي مومويي)؛ أيْ أمير المُؤمِنين، وأنَّ حكومتهم أُنشِئت منذ (24) عامًا، وأنَّه مضى منهم (3) ملوك حتى الآن[2].

ويعتقد فيصل السامر أنَّ الوفد الأوَّل الذي ورد ذكره في المصادر الصينية رُبَّما لم يكن هو الوفد المقصود في المصادر المذكورة آنفًا؛ إذ قال فيصل السامر آنفًا إنَّه لم يمضِ على تأسيس الدولة العربية المسلمة سوى (24) عامًا. يضاف إلى ذلك وجود اختلاف بين الروايتين بخصوص عدد الملوك (الحكام) المسلمين استنادًا إلى المصدر الصيني؛ فالرواية الأولى تقول إنَّه مضى منهم (أيْ من الحكام المسلمين) ثلاثة ملوك (خلفاء)، في حين تقول الرواية الثانية إنَّ الملك الثالث (أيِ الخليفة الراشدي الثالث) كان على العرش أبّان زيارة الوفد الصيني.

والمُلاحَظ أنَّ جميع الروايات تَتَّفِق على أنَّ الوفد العربي قد جاء في عهد الخليفة عثمان بن عفّان رضي الله عنه، وأنَّه لا يوجد في المصادر الصينية ما يشير إلى قدوم وفد آخر قبله، وما إذا كان ذلك ضمن سفارة رسمية، أم مُجرَّد جماعة من التُّجّار والدعاة المسلمين الذين اضطلعوا بالمهمة تطوُّعًا من دون تكليف رسمي. ويعتقد فيصل السامر أنَّ الوفد قد قَدِم من آسيا الوسطى مع الجيوش العربية الفاتحة للمناطق الآسيوية[3].

بعد انتهاء خلافة سيِّدنا عثمان بن عفّان رضي الله عنه توقَّفت السفارات؛ أيْ من عام 35هـ/655م إلى عام 61هـ/681م، وهي المرحلة التي حكم فيها الخليفة الراشدي الرابع علي بن أبي طالب، ثمَّ معاوية بن أبي سفيان رضى الله عنهما. وهي مرحلة اتسمت بالصراع الداخلي، وكثرة الفتن والقلاقل؛ ما أدّى إلى انقطاع العلاقات السياسية بين الصين والعرب.

1- التواصل العربي مع الصين في العهد الأُموي:

طرأ تطوُّر على العلاقات العربية الصينية في العهد الأُموي (41-132هـ/662-750م) الذي شهد وصول المسلمين إلى حدود الصين بقيادة القائد العربي قتيبة بن مسلم الباهلي. وهذا ما تحدَّث عنه بدر الدين الصيني بالقول إنَّ إمبراطور الصين غاوزونغ من تانغ 唐高宗 Gaozong of Tang[4] الذي اعتلى عرش الإمبراطورية عام 649م قد رحَّب بفيروز ابن

(1) هان، العلاقات، ص33.
(2) السامر، الأصول، ص113.
(3) نفسه، ص112.
(4) أحد أباطرة الصين: للمزيد عن هذا الإمبراطور ينظر:

يزدجرد Yazdegerd III آخر أكاسرة الفرس قبل الاسلام، وأسكنه في عاصمته، وكان يُخطِّط لتنصيبه ملكًا على إيران، لكنَّ زحف المسلمين على آسيا الوسطى، وتمكُّنهم من بسط نفوذهم فيها وحكمها قد أنهى مُخطَّطه، فاكتفى الإمبراطور الصيني بمنحه لقب ملك إيران، وولّاه إحدى ولايات تركستان التي كانت يومًا ما جزءًا من مملكة جَدِّه[1].

والظاهر أنَّ الصين لم تتأخَّر في الردِّ على البعثات التي وصلتها عام (35هـ/656 م)؛ فقد أشار ابن الجوزي[2] في (تاريخه) إلى رسالة بعثها ملك الصين إلى معاوية بن أبي سفيان، أثناء حديثه عن حوادث عام 44هـ/664م، وكذلك وجود كتاب في ديوان معاوية بعد موته، هذا نصُّه: "... من ملك الصين الذي على مربطة ألف فيل، وبنيت داره بلبن الذهب والفضَّة، وتخدمه بنات ألف ملك، والذي له نهران يسقيان الألوة إلى معاوية". ويرى المُؤرِّخ الصيني هان أنَّ الرسالة وصلت معاوية عن طريق رسل الصين. ونظرًا إلى صياغة الرسالة؛ فإنَّه من المُستبعَد أنْ يكون معاوية قد تسلَّمها عن طريق وسيط.

كذلك وردت في أحد سجلّات الأدب الصيني للمُؤلِّف نيبو سو (وُلِد عام 46هـ/667م) قصة إهداء شخص من داشي (Dashi) لؤلؤة ثمينة للإمبراطور الصيني؛ ما أسهم في إقامة علاقات وُدِّية مع أُسرة تانغ (Tang Dynasty). وقد أُهدِيت هذه اللؤلؤة للإمبراطور وتشن قوان، وهو الإمبراطور الثاني لأُسرة تانغ (628-649م).

في عام 61هـ/681م (أيْ في أواخر عهد الخليفة معاوية)، وصلت بعثة إلى البلاط الصيني، ثمَّ ما لبثت الصراعات الداخلية تنخر بجسد الدولة الأُموية، وتحديدًا عام 62هـ/84هـ. وقد استمرَّ هذا الحال حتى استقرَّت الأوضاع في عهد الخليفة عبد الملك بن مروان (65-86هـ/685-705م). وفي هذه الأثناء، ذكرت بعض المصادر الصينية أنَّ بعثة مسلمة وصلت البلاط الصيني عام 77هـ/696م، لكنَّ الإمبراطور الصيني رفض أنْ يتسلَّم منها هدية البلاط الأُموي، مُمثَّلةً بمجموعة من الأسود، كما ورد على لسان أحد أفراد الحاشية؛ نظرًا إلى ارتفاع تكاليف تربيتها ونقلها، علمًا بأنَّها البعثة المسلمة الوحيدة التي رفض الإمبراطور تسلُّم هديتها.

بعد ذلك استأنفت البعثات نشاطها في عهد الخليفة الوليد بن عبد الملك (86-96هـ/705-715م)؛ إذ إنَّه أرسل بعثتين عام 92هـ/711م، وعام 94هـ/714م، وشهد عهده فتح بلاد ما وراء النهر وبلاد السند. وفيما يختصُّ بالبعثة الثانية (عام 94هـ/714م)، ورد في كتاب (تاريخ

---

https://www.britannica.com/biography/Gaozong-emperor-of-Tang-dynasty

(1) الصيني، العلاقات، ص24-25. ينظر: كاشف، علاقة الصين، ص138.

(2) أبو الفرج، عبد الرحمن بن علي. المنتظم في تواريخ الملوك والأمم، ج4، (د.ط)، دار الفكر، بيروت، 1995م، ص1885. (سيشار إليه لاحقًا: أبو الفرج، المنتظم).

تانغ القديم) أنَّ هذه البعثة قد وفدت إلى الصين مطلع عهد كاي يوان[1]، مُبيِّنًا (أيِ الكتاب) أنَّ داشي أرسلت الرسل إلى الصين ومعها الخيول الأصيلة والفرو الرقيق الثمين من مُنتَجاتها المحلية، وأنَّها (أيِ الرسل) وقفت أمام الإمبراطور من دون انحناء[2].

بعد مُضِيِّ سنتين على البعثة السابقة، وصلت الصين بعثة أُخرى عام 96هـ/715م، وكانت الدولة الأُموية آنذاك قد بلغت أوج قوَّتها وعلاقاتها السياسية والدبلوماسية، وتحديدًا في عهد الوليد بن عبد الملك[3]؛ إذ فتح القائد العربي قتيبة الباهلي عددًا من المناطق في آسيا الوسطى، وفتح سمرقند[4]، وبنى أوَّل مسجد فيها، ثمَّ أكمل الفتوحات الإسلامية وصولًا إلى بخارى[5]، حيث أنشأ فيها جامع عُرِف باسمه (جامع قتيبة)، وهو لا يزال قائمًا حتى اليوم. وقد توالت الانتصارات على يد القائد الباهلي حتى وصلت مدينة كاشغر Kashgar 喀什 [6] أقرب المدن إلى الصين، وذلك عام 96هـ/751م.

أسفرت فتوحات المسلمين عن تسارع وتيرة التواصل الحضاري بين الصين ودولة الإسلام سياسيًّا، وتجاريًّا، ودينيًّا، وفنيًّا، وثقافيًّا. وكذلك وصول كثير من المُنتَجات الصينية إلى أقاليم الخلافة الإسلامية، ووقوع عدد من الأسرى الصينيين في يد العرب أبّان فتح تلك البِقاع.

---

(1) بعد البحث عن اسم امبراطور الصين عام 714م، تبيَّن أنَّه كان لونغجي لي (隆基李)، وتولى من 8 أيلول (سبتمبر) 712 إلى 12 آب (أغسطس) 756م) لمزيد من التفاصيل، ينظر:
https://www.britannica.com/biography/Xuanzong

(2) ليو شو، تاريخ تانغ القديم، ج16، الفصل 198، ص5316. نقلًا عن: هان، العلاقات، ص40.

(3) كاشف، علاقة الصين، ص138.

(4) ذكر الحموي أنَّ سمرقند هي في الإقليم الرابع، وأنَّ طولها تسع وثمانون درجة ونصف، وأنَّ عرضها ست وثلاثون درجة ونصف. وقال الأزهري: بناها شمر أبو كرب، فسُمِّيت شمر كنت، فأُعرِبت، فقيل: سمرقند. واتضح ذلك من أبيات يزيد بن مفرغ في مدح سعيد بن عثمان: فتحت سمرقند له *** وبنى بعرصتها خيامه، وتبعت عبد بنى علا *** ج تلك أشراط القيامة. وقيل: بنى سمرقند الإسكندر. واستدارة حائطها اثنا عشر فرسخًا، وفيها بساتين ومزارع وأرجاء، ولها اثنا عشر بابًا، ومن الباب إلى الباب فرسخ، وعلى أعلى السور آزاج وأبرجة للحرب، والأبواب الاثنا عشر من حديد. ينظر: الحموي، معجم البلدان، ج3، ص247.

(5) من أعظم مدن ما وراء النهر، كانت قاعدة ملك السامانية، طولها سبع وثمانون درجة، وعرضها إحدى وأربعون درجة، وهي ضمن الإقليم الخامس. مدينة قديمة نزهة، كثيرة البساتين، واسعة الفواكه، وفيها قلعة يسكن فيها ولاة خراسان من آل سامان، ولها ربض ومسجد جامع على باب القهندز. ينظر: الحموي، معجم البلدان، ج1، ص53.

(6) مدينة في وسط بلاد الترك، أهلها مسلمون، ينسب إليها المُتأخِّرون أبا المعالي طغرلشاه محمد بن الحسن الكاشغري الواعظ، كان فاضلًا، وسمع الحديث. ينظر: الحموي، معجم البلدان، ج4، ص430.

وبالرغم من مقتل القائد المسلم قتيبة بن مسلم الباهلي، وتوقُّف عجلة الفتوحات الإسلامية في الشرق الأقصى، فإنَّ الإسلام واصل انتشاره في أواسط آسيا. وكان بعض أهالي تركستان قد اعتنقوا الإسلام زمن قتيبة، مثل الأواغرة (شعب أويغور)[1].

وفي هذا السياق، أكَّدت المصادر الصينية وجود عدد من المسلمين في الصين أيام أُسرة تانغ، وأنَّ معظم هؤلاء كانوا من التُّجّار الذين نزلوا الثغور، مُبيّنةً أنَّ مفاصل حركة التجارة بين الشرق والغرب ظلَّت في أيدي المسلمين حتى نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، وأنَّهم كانوا يُبحِرون من بحر فارس الذي سمّاه الصينيون الخليج الصيني في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي؛ ما يدلُّ على عمق التواصل الحضاري بين الصين وبحر فارس في تلك الآونة[2].

وقد رجَّحت سيِّدة إسماعيل كاشف[3] أنَّ الطريق البحري المُمتَدَّ من الخليج الفارسي (العربي) إلى موانئ الصين كان مُمهَّدًا، وأنَّ التُّجّار استخدموه بانتظام حتى بداية حركة الاجتياح (التوسُّع) الأوروبي في القرن السادس عشر الميلادي. وأضافت سيِّدة إسماعيل أنَّ من العوامل الرئيسة التي أسهمت في تنشيط الحركة التجارية على امتداد الطريق البحري هو قيام إمبراطوريتين قويَّتين على طرفي الطريق:

الأولى: القوَّة الإسلامية التي امتدَّ سلطانها زمن الأُمويين (41هـ-132هـ/ 661-749م) من قرطبة في إسبانيا اليوم إلى حدود الصين، وذلك في ظلِّ العالَم الإسلامي مُتَّحِدًا أيام الدولة الأُموية قرابة قرن من الزمان.

الثانية: القوَّة الصينية المُمثَّلة بحكم أُسرة تانغ (Tang Dynasty) (618-906م)، التي كانت إمبراطورية مُتَّحِدة حتى آخر أيامها.

بالإضافة الى ما سبق فإن الفتوحات الإسلامية في منطقة السند، والسيطرة على مينائي الديبل[4] والمنصورة[1] عام 92هـ/710م قد مهَّدت الطريق البحري بين الشرق والغرب؛ إذ

---

(1) **شعب أويغور**: هم فرع من التتار، كانت لهم علاقات سياسية مع الصين بعد زمن قتيبة، وهم آباء المسلمين الصينيين. ينظر: كاشف، علاقات، ص141. لتعرُّف المزيد عن الأويغور، ينظر: موسوعة دائرة المعارف البريطانية.

(2) نقلًا عن: كاشف، علاقة الصين، ص141.

(3) كاشف، سيِّدة إسماعيل، "علاقة الصين بديار الإسلام"، مجلَّة جامعة عين شمس، كلية البنات، العدد (3)، القاهرة، 1961م، ص138. (سيشار إليه لاحقًا: كاشف، علاقة الصين). ينظر أيضاً: كرار، العلاقات التاريخية، ص 141.

(4) الديبل (كراتشي في باكستان اليوم): مدينة في أرض السند على بحر الهند، يقال لها أيضًا الديبلان، وهي مدينة كثيرة الناس جدًّا، جدبة الأرض، قليلة الخصب، ليس فيها شجر ولا نخل، وجبالها جرد عديمة النبات، وأكثر بنيانهم بالطين والخشب، وإنَّما سكنها أهلها بسبب أنَّها فرضة لبلاد السند وغيرها، وتجارات

وصل عدد السفارات بين العرب والصين إلى (17) سفارة زمن الدولة الأُموية[2]. وهذه السفارات الأموية لم تكن كلها تنطلق من مقرِّ الخلافة في دمشق، وإنَّما جاءت من مختلف أنحاء العالَم الإسلامي، مثل بعض المناطق من آسيا الوسطى، وغرب الهند، وبلاد ما وراء النهر[3].

في عام 98هـ/716م، أرسل الخليفة الأُموي سليمان بن عبد الملك (96-99هـ/715-717م) سفارة من دمشق إلى الصين، مُحمَّلةً بالهدايا إلى الإمبراطور الصيني، وقد اشتملت على عباءات منسوجة بخيوط من الذهب. وما إنْ وصف أعضاء هذه السفارة بلادهم، وقدَّموا بيانًا عنها، حتى أجزل لهم الإمبراطور العطاء، وأنعم على السفير برتبة الفارس من الدرجة الأولى، مُكرِمًا وفادته[4].

ثمَّ جاء عهد الخليفة الأُموي هشام بن عبد الملك (105-125هـ/724-734م) الذي شهد تزايدًا في عدد البعثات؛ إذ بلغ عددها (7) بعثات مُوزَّعة على السنوات الآتية: 105هـ/724م (مَرَّتين)، 106هـ/725م، 110هـ/728م، 111هـ/729م، 115هـ/733م، 123هـ/741م. يضاف إلى ذلك بعثتان وصلتا الصين عام 106هـ/725م، ويُحتمَل أنَّهما جاءتا من بلاد آسيا الوسطى[5].

في عام 107هـ/725م، وصلت الصين سفارة أُخرى برئاسة سليمان بن أبي الساري[6] الذي شارك في محاصرة مدينة خجند[7] القريبة من مدينة كاشغر بقيادة سعيد بن عمر الحراشي،

أهلها من وجوه شتّى وأسباب مُتفرِّقة، وتقصدها أيضًا مراكب العُمانيين بأمتعتها وبضائعها، وقد تَرِدُ عليها مراكب الصين والهند بالثياب والأفاوه العطرية الهندية، فيشترون ذلك جزافًا، لأنَّهم أهل يسار، وأموالهم كثيرة. ينظر: الحموي، معجم البلدان، ج1، ص249.

(1) تُعَدُّ قصبة الإقليم، سُمِّيت بالمنصورة لأنَّ عمرو بن حفص الهزارمرد المهلَّبي بناها أيام المنصور من بني العباس، فسُمِّيت به. للمنصورة خليج من نهر مهران يحيط بالبلد، فهي منه في شبه الجزيرة، وفي أهلها مروءة وصلاح ودين وتجارات، وشربهم من نهر يقال له مهران، وهي شديدة الحَرّ كثيرة البَقّ، بينها وبين الديبل ست مراحل. ينظر: العزيزي، الحسن بن أحمد المهلَّبي المسالك والممالك، ط1، دار التكوين للنشر والطباعة، 2006م، ص133؛ الحموي، معجم البلدان، ج5، ص211.

(2) الصيني، مرجع سابق، ص 181؛ كرار، العلاقات التاريخية، ص 140.

(3) الصيني، مرجع سابق، ص 182

(4) نفسه، ص 182-183.

(5) لمزيد من التفاصيل عمن البعثات الرسمية في العصر الأموي، ينظر: الصيني، مرجع سابق، ص

(6) رئيس السفارة التي أُرسِلت إلى الإمبراطورية الصينية عام 107هـ/725م بأمر من أسد بن عبد الله، وكان يرافقه ثلاثة عشر عربيًا.

(7) هي خجنده من أعمال فرغانة، ثمَّ صارت في القرن العاشر الهجري وحدة إدارية قائمة بذاتها. ومدينة خجند من كبريات مدن ما وراء النهر. ينظر: العمري، أحمد بن يحيى بن فضل الله القرشي العدوي . مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، ج3، ط1، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2003م، ص142. (سيشار إليه لاحقًا: العمري، مسالك الأبصار).

وذلك عام 104هـ/722م. ويُعتقَد أنَّ أسد بن عبد الله[1] هو مَنْ أرسله إلى الصين عام 107هـ/725م، وكان برفقته ثلاثة عشر عربيًّا[2]، وويذكر الباحث الصيني أن هذه البعثة انطلقت بدون شكل من إمارة قريبة من الحدود الصينية، وليس من دمشق، عاصمة الخلافة الأموية، نظرًا إلى قِصَر مُدَّة وصولها العاصمة الصينية تشانغ آن، والتي كانت شهران فقط، وأن هذه المدة لاتكفي لفارس أو راجل أن يقطع تلك المسافة البعيدة بين دمشق، عاصمة الخلافة الأموية والعاصمة الصينية تشانغ آن[3].

من السفارات الأُخرى التي يمَّمت وجهها شطر الصين، السفارة التي أرسلها قائد عربي يُسمّى الجنيد عام 115هـ/733م[4]، وكان مُشارِكًا آنذاك في الفتوحات الإسلامية في بخارى وسمرقند. وبعد أنِ استقرَّ نصر بن سيار في سمرقند، أُرسِلت سفارات إلى الصين في الأعوام الثلاثة الآتية: 127هـ/744م، 128هـ/747م، 130هـ/747م[5].

2- التواصل العربي مع الصين في العصر العباسي:

في بدايات العصر العباسي، انتصر العرب على الصين في معركة طلاس (Talas) عام 134هـ/751م. وتُعَدُّ هذه المعركة من المعارك الفاصلة بين العرب والصين؛ إذ لم يشتبك الصينيون بعدها مع العرب في ساحات القتال، وإنَّما سادت حالة من السلام بين الطرفين، أثمرت عن صور مُتنوّعة من التفاعل الثقافي، واحترام حرية المعتقد الديني، وسيادة الحضارة العربية الإسلامية على آسيا الوسطى بعدما كانت الحضارة الصينية تُنافِس الحضارة العربية الإسلامية هناك[6].

ذكر الثعالبي أنَّ الأسرى الصينيين الذي وقعوا في يد الجيش الإسلامي علَّموا أهل سمرقند صناعة الورق، الذين عملوا على نشرها فيما بعدُ إلى جميع البلاد الإسلامية؛ إذ قال: "وعطَّلت

(1) هو أسد بن عبد الله بن يزيد بن أسد بن كرز بن عامر بن عبقري أبو عبد الله، ويقال: أبو المنذر البجلي القسري أخو خالد بن عبد الله، من أهل دمشق. وقسر: فخذ من بجيلة. ولّاه أخوه خالد بن عبد الله خراسان، وكان جوادًا ممدحًا، وشجاعًا مقدامًا. ودار أسد بن عبد الله هي في دمشق عند سوق الزقاقين بناحية دار البطيخ. ينظر: ابن منظور، محمد بن مكرم بن علي أبو الفضل جمال الدين. مختصر تاريخ دمشق لابن عساكر، تحقيق: روحية النحاس وآخرون، ط1، دار الفكر، دمشق: 1984م، ج4، ص321. (سيشار إليه لاحقًا: ابن عساكر، مختصر).

(2) الصيني، مرجع سابق، ص 183

(3) نفسه، ص 183-184.

(4) **الجنيد**: أحد الذين اشتركوا في فتح بخارى وسمرقند آخر مَرَّة تحت إمرة نصر بن سيّار في خلافة هشام بن عبد الملك الأُموي.

(5) الصيني، مرجع سابق، ص 185.

(6) زيتون، محمد محمود. الصين والعرب عبر التاريخ، (د.ط)، وكالة الصحافة العربية، 2020م، ص30-31. (سيشار إليه لاحقًا: محمد، الصين).

كواغيد (ورق) سمرقند قراطيس مصر (أوراق البردي)، والجلود التي كان الأوائل يكتبون فيها؛ لأنَّ (الورق الصيني) كان أحسن، وأنعم، وأرفق، وأوفق"[1].

كذلك شهدت العلاقات السياسية والدبلوماسية بين الخلفاء العباسيين والأباطرة الصينيين تطوُّرًا ملحوظًا (132-656هـ/750-1258م)؛ إذ غدت أقوى وأوثق ممّا كانت عليه في العهد الأُموي؛ نظرًا إلى انشغال المسلمين آنذاك بالفتوحات الإسلامية في بلاد ما وراء النهر، وتوطيد الأمن والاستقرار ونشر الإسلام في تلك المناطق، وكان الصينيون يطلقون على العباسيين اسم "ختي تاشي"، أي (العرب ذوي الملابس السوداء)، وذلك تمييزاً عن الأمويين الذين كانوا يطلقون عليهم اسم بثي تاشي، أي (العرب ذوي الملابس البيضاء)[2].

فبعد معركة طلاس بعام واحد فقط؛ أيْ في عام 134هـ/752م، وصلت ثلاث بعثات عربية إلى الصين[3]، ويعتقد الباحث بدر الدين الصيني أن أهداف هذه البعثات رُبَّما اطلاع العباسيين على تطورات الحروب الداخلية في الصين آنذاك، وابرام معاهدة تجارية جديدة مع الصين[4].

وقد أحصى الباحث بدر الدين الصيني عدد البعثات الرسمية الإسلامية الصين خلال نصف قرن (750-800م) فوجد أنَّها (15) بعثة[5]، وربما أبرز أهدافها اهتمام المسلمين بتأمين خطوط التجارة والتواصل مع الشرق الإسلامي، وتوطيد أواصر العلاقات الثنائية الوُدِّية، وتبادل الهدايا، فضلًا عن تدعيم العلاقات التجارية بين الجانبين[6].

يُذكَر أنَّ الإمبراطور الصيني استعان بالجيش العباسي زمن الخليفة أبي جعفر المنصور لكبح جماح الاضطرابات الداخلية في الصين؛ ما أدّى إلى فرار الإمبراطور يونغ جونغ من العاصمة[7] تحت ضغط الثوّار، وهزيمة المُتمرّدين عام 140هـ/758م، وتولّي ابنه سوتسونج

(1) الثعالبي، أبو منصور عبد الملك بن محمد بن إسماعيل. لطائف المعارف، طبعة دي يونغ ليون، 1867م، ص126. (سيشار إليه لاحقًا بـ: الثعالبي، لطائف).

(2) الصيني، مرجع سابق، ص 186، 189.

(3) المرجع نفسه، ص 187.

(4) المرجع والصفحة نفسها.

(5) كانت هذه البعثات في الأعوام 752، 753 (ثلاث بعثات)، 754، 755، 756، 758، 760، 762، 769، 772، 791، 798. (ينظر الصيني، مرجع سابق، ص 186).

(6) الصيني، مرجع سابق، ص 186. ينظر أيضاً: كاشف، علاقات الصين، ص 146.

(7) الإمبراطور يونغ جونغ (容宗 Yung Tsung): أحد أباطرة الصين، كان له علاقات إيجابية مع العرب والمسلمين ، قامت ضده ثورة أطاحت بحكمه، فتولّى الحكم ولده سوتسونج عام 138هـ/700م. ينظر: سامر، الأصول، ص112.

العرش (137-139هـ/755-757م)[1]، وهو ما أفضى إلى ترسيخ العلاقات العربية الصينية وتطوُّرها؛ ففي عام 141هـ/759م، وصلت الصين بعثة من البلاط العباسي تتكوَّن من (6) أعضاء[2]، تلاها وصول (5) بعثات أُخرى زمن أبي جعفر المنصور (عام 145هـ/762م (مَرَّتين)، 152هـ/769، 155هـ/722م، 157هـ/774م)، ثمَّ توقَّف إرسال البعثات نحو (17) عامًا خلال حكم كلٍّ من المهدي (158-169هـ/775-785م)، والهادي (144-170هـ/761-786م).

وقد استمرَّ الحال على ذلك خلال السنوات الأربع الأولى من حكم هارون الرشيد (170-193هـ/786-809م)، بسبب الانقسام والضعف الذي عانته حكومة أُسرة تانغ؛ وأدّى إلى انعدام الأمن والأمان على الطرق البَرِّيَّة؛ ما دفع الحكومة إلى التركيز على المشكلات الداخلية للبلاد. ولكنْ ما لبثت العلاقات الثنائية بين الطرفين أنْ عادت إلى سابق عهدها في العام الخامس من حكم هارون الرشيد (175هـ/791م)؛ إذ وصلت بعثة إلى البلاط الصيني عام 182هـ/798م، فأنعم الإمبراطور على أفرادها بلقب قائد (تشونغ لانغ)[3]، ويرى الباحث الصيني هان أنَّ الطريق الذي سلكته البعثة هو الطريق البحري في ذلك الوقت؛ لأنَّ الطريق البَرّيَّ كان آنذاك تحت سيطرة قوات دولة التبت (Tibet)[4]؛ وهي عدوُّهما المشترك[5].

من الجدير بالذكر أنَّ الصين دخلت في اضطرابات داخلية عام 294هـ/906م (منذ منتصف القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي). وبحسب فيصل السامر، فإنَّه لم تَرِدْ في كتب الصين أيَّة إشارة إلى العرب في الأعوام (235-338هـ/850-950م). غير أنَّ مجيء أُسرة سونغ إلى الحكم فتح صفحة جديدة من الصلات التجارية والدبلوماسية، وأخذ المُؤرِّخون الصينيون يُدوِّنون أخبار السفارات العربية، حتى إنَّهم أحصوا (25) سفارة وصلت عاصمة الصين خلال الأعوام (349-535هـ/960-1140م)، وتنوَّعت ما بين وفود رسمية وأُخرى تجارية؛ ما عزَّز

---

(1) هان، العلاقات، ص44.,
(2) سامر، السفارات، ص121.
(3) هان، العلاقات، ص44، 46.

(4) إحدى الدويلات التي قامت في آسيا بإقليم التبت، وهي مملكة مُتاخِمة لمملكة الصين، ومُتاخِمة من إحدى جهاتها لأرض الهند، ومن جهة المشرق لبلاد الهياطلة، ومن جهة المغرب لبلاد الترك. لها مدن وعمائر كثيرة ذوات سعة وقوَّة، ولأهلها حضر وبدو، وبداويهم ترك لا تُدرَك كثرة، ولا يقوم لهم أحد من بوادي الأتراك، وهم مُعظَّمون في أجناس الترك؛ لأنَّ الملك كان فيهم قديمًا، وعند أحبارهم أنَّ الملك سيعود إليهم. ينظر: الحموي، معجم البلدان، ج2، ص10.
(5) هان، العلاقات، ص46. ينظر أيضا: سامر، العلاقات، ص132.

أواصر الصداقة بين الطرفين، وأنعش حركة التبادل التجاري، بل أدّى إلى استقرار جاليات مسلمة في الصين خلال هذه المرحلة التاريخية.

وفي عهد أُسرة سونغ، كان تُجّار الشعوب العربية والدول التابعة لها يتحكَّمون أساسًا في حركة التجارة البحرية بين الشرق والغرب، وأدّوا دورًا كبيرًا وفاعلًا في توسيع طرق الملاحة والتجارة البحرية. وكذلك شهد الطريق البحري توسُّعًا وتطوُّرًا امتدَّ من محيط الدول التي تُسمّى داشي (الشعوب العربية) إلى تشيوانتشو (Quanzhou) (خانفو/ الزيتون)، وتمَّ تبادل البضائع مع الشعوب العربية عبر طريق الحرير البحري[1].

3- العلاقات السياسية بين عُمان والصين:

مع بداية عصر الخلفاء الراشدين، كانت عُمان تابعة لمقرِّ الخلافة في المدينة المُنوَّرة، ثمَّ خضعت لسلطة الخلافة الأُموية في دمشق، فالخلافة العباسية في بغداد. وبالرغم من بُعْد عُمان الجغرافي عن هذه العواصم، فإنَّه من غير المُستبعَد وجود علاقات تجارية تربطها بالصين، وإسهامها بفاعلية في التواصل السياسي والتبادل التجاري بين العرب والصين، وذلك لأسباب عِدَّة، أبرزها: موقعها الاستراتيجي، وموانئها على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وعلى بحر فارس؛ ما مثَّل بوّابات بحرية رئيسة على طريق الحرير المُؤدِّية إلى الصين، إضافةً إلى خبرة العُمانيين الطويلة في البحر، وتميُّزهم بصناعة السفن. ورُبَّما يصعب التمييز بين الدور العُماني والدور العربي في تدعيم العلاقات العربية الصينية خلال هذه المراحل التاريخية نتيجةً لإقامة المُؤرِّخين وكُتّاب الحوليات الرسمية العرب في عواصم الخلافة الإسلامية، قريبًا من بلاط الحكام، ومن ثَمَّ كان التركيز على يوميات الخليفة، وأحداث مركز الخلافة، ولم يكن بوسعهم تدوين تفاصيل ما يحدث في أطراف دولة الخلافة الاسلامية إلّا في حالات قليلة قد تصلهم أخبارها.

يُمكِن القول بأنَّ الاتصالات بين عُمان والصين - على مستوى العلاقات السياسية- قد بدأت في النصف الثاني من القرن الأوَّل الهجري/ السابع الميلادي، حين أرسل ملك مدينة ظفار العُماني[2] مبعوثين إلى الصين عام 661م في عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty)، وازداد

(1) تشون، ماجيان. العلاقة بين التبادل التجاري بين الصين والشرق الأوسط في القرن السابع وحتي القرن الخامس عشر الميلادي، قسم العلوم الاجتماعية في جامعة جنان الصينية، بكين، 2018م، ص184-185. (سيشار إليه لاحقًا: تشون، العلاقة باللغة الصينية):

马 建 春, 公元 7-15 世纪海上丝绸之路” 的中东商旅, “‘海上丝绸之路’古代中东商旅群体研究.”

(2) كانت مملكة عُمان في بداية العصر الإسلامي بيد بني الجلندى، وكان جلندى بن مسعود أوَّل حكامها. ينظر: ابن رزيق، سليل. تاريخ أئمة وأسياد عُمان في الفترة من 661م إلى 1856م، تحقيق: جورج

عدد رجال الأعمال العُمانيين الذين وصلوا الصين للتجارة. وتشير السجلّات الصينية إلى أنَّ حكومة تانغ قد تعاملت معهم بلطف، وطالبت المواطنين بالتجارة العادلة مع رجال الأعمال الأجانب، وحظر "الزيادات الضريبية الباهظة" عليهم، وعاقبت بشِدَّة المسؤولين الذين تسبَّبوا في متاعب لهم[1].

من ضمن البعثات العربية التي ذهبت إلى الصين، بعثة من عُمان (ما لوبا)؛ أيْ من بلاد المهرة أو ظفار[2]. وفي عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty)، كانت مدينة صحار (Suhar) تُعرَف باسم (Wu Xun) في كتابات الصينيين. وهذا ما ذكره جيا دان (Jia Dan 没婴) في سجل أُسرة سونغ (Fan Yi Song Hui Yao) عام 1011م. وفي السنة الرابعة من حكم (Zhenzong Dazhong Xiangfu)، أرسلت صحار (Wu xun) وفدًا لإقامة علاقات دبلوماسية مع الصين، وتمَّ استئناف حركة التجارة البحرية معها في العام نفسه. وكان الوفد قد حمل معه عددًا من الهدايا إلى إمبراطور الصين، أبرزها: زجاجات من اللبان، والبخور من ظفار، والعاج من ساحل بنادير جنوب الصومال[3].

وفي عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) أيضًا، أرسل حكام منطقة صحار العُمانية وفدًا إلى الصين عام 1072م، ثمَّ زادت وتيرة التبادلات التجارية بين الجانبين؛ حتى إنَّ تشو كو

بيرسي بادجر، عضو في الجمعية الجغرافية الملكية والقس الراحل في رئاسة بومباي. ينظر النسخة الإنجليزية الإلكترونية في:

Ibn Raziq, Salil. History of the imâms and seyyids of 'Omân by Salîl-ibn-Razîk, from A.D. 661-1856, translated from the original Arabic, and edited with notes, appendices, and an introduction, continuing the history down to 1870, by George Percy Badger, F.R.G.S., late chaplain in the Presidency of Bombay. P. 7 and footnote 3.

https://www.qdl.qa/العربية /archive/81055/vdc_100023697836.0x000093

اطُّلِع عليه بتاريخ: 16 تموز (يوليو) 2023م.

(1) العلاقات بين عُمان والصين (中国和阿曼关系)، ملف رقم 1، ص12. ينظر:
China Academic Journal Electronic Publishing House. http://www.enki.net C2021-1994

(2) تقع منطقة المهرة جنوب شبه الجزيرة العربية، وتشمل منطقة ظفار في عُمان ومنطقة الشحر، وكانت تشتهر بإنتاج اللبان، وأُطلِق على شاطئها اسم شاطئ البخور؛ نظرًا إلى كمّيات البخور الكبيرة التي استورِدت من الصين. ينظر: يان تشانغ، زون. الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان عبر التاريخ، وزارة التراث والثقافة، مسقط، 1981م. ص13. (سيشار إليه لاحقًا: يان، الاتصالات).
أحمد، الدور الحضاري، ص40.

(3) العلاقات بين عُمان والصين (中国和阿曼关系)، ملف رقم 1، ص12. ينظر:
China Academic Journal Electronic Publishing House. http://www.enki.net 2021-1994C

جوا[1] الذي عاصر أُسرة سونغ أورد في كتابه المعروف (سجل الأُمم الأجنبية) أسماء المناطق العُمانية التي كانت على علاقة بالصين، ومنها: نوفا (ظفار)، ووبا (مرباط)، ونمان (عُمان)، ووشيوان (صحار). وفي سياق مُتَّصِل، فإنَّ أهم السلع التي كانت تُجلَب من نوفا (ظفار) هي اللبان، الذي أُطلِق عليه اسم آخر هو بخور العطر البَرِّيّ؛ ذلك أنَّ اللبان كان يؤتى به من المناطق الجبلية، مثل: ماروابا (المهرة)، وشيخا (الشحر)، ونوفا (ظفار) [2].

وممّا يدلُّ أيضًا على رغبة الطرفين في تدعيم العلاقات بينهما، مسارعة الأسطول الحكومي الصيني[3] بقيادة الأدميرال تشنغ خه (Zheng He)[4] إلى زيارة مدينة ظفار مَرَّتين؛ الأولى خلال رحلته السادسة من عام 1421م إلى عام 1422م؛ ردًّا على زيارة وفد لبلاط الإمبراطور الصيني وتقديم هدايا له، بتوجيه من السلطان علي بن عمر الكثيري[5]، وكان هذا الوفد يُمثِّل حاكم عدن وحاكم الأحساء. وقد قابل وفد الأسطول الصيني السلطان علي بن عمر الكثيري، الذي ردَّ الزيارة بإرسال مبعوث آخر إلى البلاط الإمبراطوري عام 1423م[6]. ثمَّ عاد الوفدان حاملينِ للسلطان أموالًا نقديةً (معدنيةً وورقيةً)، وقطعًا من الحرير الأصلي والحرير الرقيق[7].

والثانية خلال رحلة الأسطول السابعة التي امتدَّت من عام 1431م إلى عام 1433م، وفيها زار الأسطول الصيني بعض البلدان، ومن بينها ظفار. وقبل أنْ يعود الأسطول الصيني، بادر السلطان عبد الله بن علي الكثيري (1428-1446م)، الذي خلف أباه في الحكم، إلى إرسال مبعوث إلى الصين برفقة الأسطول الصيني، وهو هاي-زاي هوتشان (أيْ هادي حسين)، حيث وصل إلى بكين عام 1433م، حاملًا معه هدايا للإمبراطور من المُنتَجات المحلية، مثل اللبان،

---

(1) Chau Ju-Kua: His work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries. Translated from Chinese by Hirth & Rockhill, New York, 1966, pp. 130-133.

(2) Op. Cit. pp 142.

(3) ينظر التفاصيل عن سفن الأسطول الحكومي في الفصل الثاني (ثالثًا، 1)، وعن وصف ماهوان المُترجِم والمُرافِق للأدميرال تشنغ خه في عِدَّة مدن عربية في الفصل الثالث (المبحث الثالث، ثانيًا).

(4) لتعرُّف المزيد عن هذا الأسطول وسفنه، ينظر إلى الفصل الثاني في هذه الدراسة.

(5) من آل كثير، وهو ملك ظفار، أخذها في سنة عشر وثماني مئة من أحمد وعفيف الدين عبد الله ابني محمد بن عمر ابن أبي بكر بن عبد الوهّاب بن علي بن نزار، واستمرَّ ملكًا عليها إلى أنْ مات. ينظر: المقريزي، أبو العباس تقي الدين أحمد بن علي. درر العقود الفريدة في تراجم الأعيان المفيدة، ج2، تحقيق: محمد عثمان، دار الكتب العلمية، بيروت، 2009م، ص269. (سيشار إليه لاحقًا بـ: المقريزي، درر).

(6) Huan, Overall, p153.

(7) المقريزي، درر، ص269.

وطائر النعام، ثمَّ قفل عائدًا إلى ظفار عام 1436م وهو مُحمَّل بهدايا الإمبراطور للسلطان عبد الله بن علي الكثيري(1).

2.1.4 الدور السياسي والدبلوماسي للأدميرال تشنغ خه.

كان الأدميرال تشنغ خه (Zheng He) مَلّاحًا، وقائدًا لأسطول أُسرة مينغ (1368-1644م) في النصف الأوَّل من القرن الخامس عشر الميلادي. وهو يُعَدُّ من أقوى الشخصيات المُؤثِّرة في زمانها؛ نظرًا إلى دوره الفاعل تاريخيًّا وحضاريًّا؛ فقد قاد (7) رحلات في اتجاه الغرب عبر طريق الحرير البحري، وأسهم في توطيد الوشائج وتدعيم العلاقات التجارية بين عوالم يُشهَد لها في تحريك عجلة الاقتصاد الدولي في ذلك الوقت. وقد كان لرحلته التي زار فيها كُلًّا من ظفار وهرمز دور مُهِمٌّ في تعزيز العلاقات بين عُمان والصين، وهو ما يُمثِّل أحد محاور موضوع هذا البحث؛ إذ إنَّه سيتناول بالدراسة والتحليل جوانب من رحلته إلى عُمان، بهدف إبراز أهمية رحلته من حيث رصد الأخبار والأحداث في المناطق التي زارها، وتوثيقه كاملًا عن طريق ما كتبه ترجمانه ماهوان من أخبار وقف عندها، أو مشاهدات سجَّلها في مُدوَّنته الموسومة بـ"المسح الشامل لشواطئ المحيط".

وقبل الشروع في بيان تفاصيل هذه الرحلة وتفرُّعاتها، لا بُدَّ من تقديم نبذة عن سيرة تشنغ خه الحياتية، التي حظيت باهتمام الباحثين في علم البيوغرافيا، وقد كفانا الباحث الصيني ليوينغ شنغ(2) عناء إحصاء تلك البحوث الصينية التي عرضت لشخصية هذا الأدميرال ورحلاته البحرية من عام 1904م إلى عام 1989م، وبلغت نحو (900) وثيقة ما بين مقال وكتاب؛ ما يدلُّ على المكانة الرفيعة التي يتبوَّأها الأدميرال تشنغ خه في التراث الصيني. غير أنَّ بعض جوانب هذه السيرة تظلُّ غير واضحة، ويكتنفها الغموض، وقد يعود سبب ذلك إلى طبيعة الكتابة التي اهتمَّت بتدوين التقارير والكتابات لمصلحة الجهات الرسمية من جهة، وإلى ضياع المُؤلَّفات أو تلفها في ظِلِّ التحوُّلات التاريخية التي شهدتها الصين(3).

---

(1) الكثيري، سالم. العلاقات الصينية الظفارية في عهد الدولة الكثيرية الأولى، ورقة عمل في بحث منشور في المؤتمر العلمي الأول: التاريخ والمُؤرِّخون الحضارمة من القرن السادس حتى القرن التاسع الهجريين، الرياض، 2016م، ص183. (سيشار إليه لاحقًا: الكثيري، العلاقات).

(2) Yingsheng. Liu. Recent Studies in China on Admiral Zheng He's Navigation. Nanjing University, China. International Seminar on Silk Roads: Roads of Dialogue Malacca, Malaysia 4th January 1991.

(3) Chrystelle Marechal: L influence de L'Ancienne Conception chinoise de la Terre sur les escplorations Maritimes au long cours à l époque des Ming, CNRS,Paris,2005, pp 37-49.

1- تشنغ خه: ولادته، واسمه، ولقبه.

وُلِد الأدميرال الصيني تشنغ خه عام 1371م، في السنة الرابعة من حكم الإمبراطور هونغو[1]، في قرية هيدا (Hedai) في بلدة كونيانغ بمدينة يونان الواقعة في مقاطعة جينيغ جنوب غرب الصين، ويعود بأصله إلى إحدى الأُسر المسلمة النبيلة التي تنتمي إلى قومية هوى المسلمة[2]، وهذه النسبة لم يختلف عليها الباحثون. وهو من أحفاد شمس الدين عمر السياسي المعروف لأُسرة يوان الحاكمة وأُسرة سونغ؛ إذ يرجعون في أصولهم إلى مدينة صفير في دولة بخارى، حيث هاجرت أُسرته إلى الصين عام 1070م في عهد أُسرة سونغ الحاكمة آنذاك، واستقرَّت فيها منذ تلك الآونة[3].

تعدَّدت الأسماء التي أُطلِقت على تشنغ خه تبعًا للبيئات التي عاش فيها؛ فقد سُمِّي ماسان باو، وهو اسم ولادته، ويُقصَد به فتى الجواهر الثلاث. وقد ذهب بعض الباحثين إلى أنَّ اسم ماسان باو هو الاسم الذي عُرِف في الأدب العربي باسم السندباد صاحب الرحلات البحرية السبع[4].

---

(1) هو أحد أبرز أباطرة أُسرة مينغ، حكم الصين زمن الرحّالة الصيني تشنغ خه، وهو الذي سمّاه بهذا الاسم. يُعَدُّ عصره أحد أهم عصور الصين ازدهارًا من الناحية الاقتصادية. ينظر:
Brook, Timothy, The Troubled Empire: China in the Yuan and Ming Dynasties. Belknap Press of Harvard University Press, London 2010. P. 81.

(2) قومية صينية تعود بأصولها إلى التُّجّار العرب والفُرْس الذين جاءوا إلى الصين في القرن الثالث عشر الميلادي، وهي تتألَّف من الهان، والويغور، ومنغوليا، وغير ذلك من الأجناس المختلفة، مُكوِّنة قومية هوى الكبرى. ينظر: وانغ، تسان. الإسلام في الصين، ترجمة: وانغ ماو هو، ط1، بكين، دار وتشو للنشر، 2004م، ص119.

(3) Hoon, Hum sin. Zheng He's Art of Collaboration. edition 1, new York:2011,p.6.

(4) الهاجري، تشنغ خه، ص21.

من الأسماء التي أُطلِقت عليه أيضًا، وأصبحت مُلازِمة له، اسم تشنغ خه. وقد أطلق عليه هذا الاسم الإمبراطور يونغلي[1] (1403-1424م) حين وقع في الأَسْر، واقتيد إلى قصر الإمبراطور[2]. ومن الأسماء العربية التي عُرِف بها كذلك، اسم حجي محمود شمس [3]. وقد أطلقت عليه أُسرة مينغ[4] لقب (أمير البحر المُسالِم)[5].

2- تشنغ خه: مكانته في البلاط الإمبراطوري الصيني.

نشأ تشنغ خه في مدينة يونان[6] التي برز فيها عديد من العلماء المسلمين، وعاش مع أُسرته، وتعلَّم من أبيه وجَدِّه حُبَّ المغامرة؛ إذ سافر أبوه وجَدُّه إلى مكَّة المُكرَّمة، وتحدَّثا عن المصاعب التي تعرَّضا لها في الطريق إلى الحج. وكان والده يُحفِّزه على السفر والمغامرة عن طريق القصص التي يرويها له[7]. تُوفِّي والد تشنغ خه وهو لا يزال صغيرًا، فتكفَّلت والدته (وين) بتربيته هو وإخوته؛ إذ كان لديه أخ أكبر منه، وأربع أخوات. تفرَّد تشنغ خه بصفات عِدَّة، منها: بنيته القوية، وجبهته العالية، وعيناه الساطعتان، وأنفه الصغير، وأسنانه البيضاء، وصوته الجهوري، إلى جانب ذكائه الكبير[8].

في عام 1382م، وبعد سقوط أُسرة يوان[9]، بعث الإمبراطور تشو يوان تشانغ (1368-1398م) بكتائب من جيشه إلى إقليم يونان (مكان ولادة تتشنغ خه) للسيطرة على الثورة

---

(1) الإمبراطور الثالث لسلالة مينغ الصينية، وهو إمبراطور الشرق المعروف بتشودي، وُلِد عام 1360م. من أهم إنجازاته: المدينة المُحرَّمة، والقناة الكبرى لنقل الحبوب والسلع من جنوب الصين إلى بكين، حكم من عام 1403م إلى عام 1424م. ينظر: الهاجري، تشنغ خه، ص25.

(2) Ma,Yong ,Hongxia Su. The General History of Chinese Tourism Culture. edition 1, new York: 2016,p.270.

(3) الهاجري، تشنغ خه، ص21.

(4) تعود أصول أُسرة مينغ إلى قبائل الهان التي حكمت الصين ما بين عام 1368م وعام 1644م، بعد أنْ حرَّرتها من سيطرة المغول المُنحدِرين من أُسرة يوان (1279-1368م). تعني (مينغ) في اللغة الصينية: المُتألِّق، أو الحائز على الإشراق. ينظر: هوخام، هيلدا. تاريخ الصين، ترجمة: أشرف محمد كيلاني، ط1، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة: 2002م، ص257.

(5) إسماعيل، سفر الصين، ص102.

(6) مدينة صينية تقع في هضبة يونان الصينية، وتُعَدُّ واحدة من المدن التي دخلها الإسلام مُبكِّرًا، وهي مدينة زراعية يزرع أهلها محاصيلهم على المنحدرات. ينظر: أبو حجر، آمنة. موسوعة المدن الإسلامية، ط2، دار أسامة، عمّان، 2010م، ص235. (سيشار إليه لاحقًا: آمنة، موسوعة المدن).

(7) Armstrong, Patrick. Geographers: Biobibliographical Studies. edition 1, London:2000, p. 122.

(8) Hoon, Zheng He's, p. 6.

(9) أُسرة مغولية حكمت بعد أُسرة سونغ، وتبعتها سلالة مينغ. أنشأ الأُسرة قوبلاي خان الذي بنى مدارس لعلماء الكونفوشية، وأصدر العملات الورقية، وأيَّد السياسات التي تعمل على تطوُّر الزراعة والتجارة، واتخذ من كيانبينغ عاصمة له. ينظر:

المغولية. وأثناء المعركة وقع تشنغ خه أسيرًا في يد قوّات الإمبراطور تشو يوان، وكان لا يزال في سِنّ الثانية عشرة[1].

وقع تشنغ خه في الأَسْر خلال حملات أُسرة مينغ (Ming Dynasty)، وكان قادة جيوشها يحرصون على اختيار الفتيان الأسرى الذين تبدو عليهم علامات النجابة والذكاء والحنكة، فيتمُّ خصيهم للعمل في القصر الإمبراطوري، ومن بينهم تشنغ خه. وكان كثير من الفتيان يتعرَّضون للموت بسبب تلك العملية، ولا يبقى منهم سوى الأقوياء مثل تشنغ خه[2]. ومن ثَمَّ عاش تشنغ خه في القصر الإمبراطوري الذي يعجُّ بالمنافسة والتنوُّع بين جميع الطبقات العليا والدنيا؛ ما أسهم في صقل شخصيته، ثمَّ عُيِّن بعد عامين من أَسْره في مديرية الملابس عام 1384م وهو في سِنّ الرابعة عشرة[3].

حين وقع تشنغ خه أسيرًا وهو في سِنّ الثانية عشرة، وبعد إحضاره إلى القصر، وُضِع في خدمة الحاكم المستقبلي الأمير يان[4]. وقد حظي تشنغ خه بإعجاب الأمير يان؛ نظرًا إلى أمانته وإخلاصه في العمل، وسرعان ما أصبح اليد اليمنى للأمير يان. وبسبب قربه من الأمير؛ فقد أُتيحت له فرصة التعرُّف إلى النبلاء رفيعي المستوى، وتغيَّرت نظرته إلى العالَم[5]، وكذلك حظي بتعليم مُميَّز؛ إذ تلقّى تعليمه بإشراف (Yao Guangxiao 姚广孝)؛ وهو أحد كبار المسؤولين المُهمّين في أُسرة مينغ، فأصبح تشنغ خه مُثقَّفًا ومُطَّلِعًا على نحوٍ كبير في جميع المجالات[6].

Simon, Karla W. Civil Society in China: The Legal Framework from Ancient Times to the 'New Reform Era. Oxford University Press: 2000, p. 39

(1) ليو ين. رحلة تشنغ خه إلى دول المحيط الهندي، ط1، دار الفنون الجميلة الشعبية، شنغهاي، 198م، ص7. ينظر: الهاجري، تشنغ خه، ص29.

(2) Vietze, Andrew. Zheng He: China's Greatest Navigator. Spotlight on Explorers and Colonization, edition 1, New York: 2018, pp.6-8.

(3) Gavin, Menzies.(1421) .The Year a Magnificent Chinese Fleet Sailed to Italy and Ignited the Renaissance. (P.S.) Paperback - June 9: 2009, p. 27

(4) أحد أمراء أُسرة مينغ، والحاكم المستقبلي للصين، كان له دور كبير في وصول الرحّالة تشنغ خه إلى ما هو عليه من علم ومعرفه بعد منحه امتيازات خاصة في التعليم والإدارة. ينظر:

David M. Robinson. Ming China and its Allies: Imperial Rule in Eurasia, New York:2020, p.20-23

(5) وانغ تسان. الإسلام في الصين. ترجمة: وانغ ماو هو، ط1، دار وتشو للنشر، بكين، 2004م، ص31.

(6) Ceylan, Fatma Ecem . Zheng He'nın yaptığı seyahatlerin Çin tarihindeki yeri ve önemi ,Significance of Zhneg He's voyages in Chinese history, Doktora Tezi, ankara üniversitesi sosyal bilimler enstitüsü Ankara 2017:103-104 .

أمّا علاقة تشنغ خه بالإمبراطور فكانت تقوم على مبدأ الثقة؛ إذ خدم تشنغ خه الإمبراطور منذ أنْ كان صغيرًا، وأخلص له، ووقف إلى جانبه في جميع تحرُّكاته، وهو ما أسهم في نيل تشنغ خه أعلى منصب لا يُمكِن للخصيان الوصول إليه[1].

3- تشنغ خه قائدًا للأسطول الصيني:

ما إنْ تسلَّم الإمبراطور يونغلي (تشو دي) العرش عام 1403م، حتى قرَّر الاستمرار في نهج انفتاح الصين على دول العالَم، والتعريف بها، وتصدير تجارتها، ونشر ثقافتها، في وقت كان فيه العالَم يشهد تطوُّرات عالمية في حركة الكشوفات الجغرافية التي قامت بها الدول الأوروبية؛ إذ رأى وجوب أنْ تُبادِر الصين، وألّا تنتظر إرسال الدول لمبعوثيها، بل يجب أنْ تكون الصين هي صاحبة المبادرة الأولى.

ولمّا كان تشنغ خه شخصًا مُؤثِّرًا في مختلف المجالات الإدارية والعسكرية، فقد اختير في المشروع الجديد للإمبراطور يونغلي، الذي أُطلِق عليه اسم رحلات تشنغ خه إلى الغرب. وفي عام 1403م، بدأ التحضير لهذه الرحلات ببناء أسطول بحري ضخم. وفي عام 1405م، تمَّ الانتهاء من بناء السفن، وجُمِع طاقم قوامه (27800) فرد، وضمَّ تشنغ خه بوصفه القائد العام، ونائبه، و(7) مديرين كبار في مناصب السفراء وقادة الأسطول، تلاهم في المرتبة الثالثة (10) أفراد.

عُهِد إلى (70) فردًا بقيادة الأسطول، وعُيِّن في مركز القيادة اثنان من العمداء، و(73) قبطانًا، و(104) من الأفراد برتبة مُلازِم، و(103) آخرين برتبة مساعد، إلى جانب وجود (180) طبيبًا، وعدد من أصحاب التخصُّصات والمهن الأُخرى، مثل: القضاة، والمُنجِّمين، والعُمّال، والمحاسبين، والطبّاخين، والسقّائين، وغيرهم من أصحاب الوظائف الخدمية.

في العام نفسه عُيِّن تشنغ خه أدميرالًا للرحلات الغربية لتبدأ هذه الرحلات بشكل رسمي؛ إذ أُرسِل سفيرًا إلى الدول الأجنبية، مثل سيام واليابان، لإقامة علاقات دبلوماسية معها. وقد أُتيح له خلال هذه الرحلات دراسة مُخطَّطات النجوم المرسومة في عهود السلالات السابقة؛ ما أكسبه خبرة في المجالات البحرية والعلاقات الدبلوماسية والإدارية أثناء المفاوضات التي شارك فيها، وأُرسِل من أجلها[2].

قبل التطرُّق إلى تفاصيل الأسطول الذي قاده الأدميرال تشنغ خه، وكان يمخر عباب البحار والمحيطات زمنًا غير قصير، يجب الحديث عن القرار الذي اتخذه الإمبراطور يونغلي

---

(1) Ceylan, Op. cit, p. 104.
(2) Hoon, Zheng He's, pp. 11-12.

لتنفيذ مشروعه الجديد، وهو الانطلاق نحو الخارج بحرًا، والتفكير في الشخصية التي ستتولّى مهمة قيادة الأسطول الضخم؛ ما يوحي بأهمية هذا المشروع الإمبراطوري، فقد ضمَّ الآلاف من الجنود ومئات من السفن -على اختلاف حجومها- المُحمَّلة بالبضائع والمعدات. ولهذا كان لِزامًا اختيار قائد مُحنَّك لهذه المهمة، وكان تشنغ خه هو المُرشَّح بلا منازع لقيادة الأسطول؛ لِما يمتاز به من صفات خَلْقية قيادية، وخبرة في المجال البحري والمجال العسكري[1]، إضافةً إلى معرفته بعلم التاريخ والجغرافيا والعادات والتقاليد والأديان التي كانت تسود مختلف البلدان الآسيوية، وإجادته اللغة العربية واللغة الفارسية، وعلمه بالملاحة وصناعة السفن، وكذا قدرته على تمثيل البلاد دبلوماسيًّا؛ إذ اختير مبعوثًا سياسيًّا إلى اليابان وتايلاند، وهو ما أكسبه خبرة ودراية كافية بإدارة العلاقات الخارجية وحَلِّ قضاياها[2]، وكذلك قدرته على تقريب وجهات النظر بين مختلف الأديان والمواءمة بينها؛ فكل هذه الصفات شكَّلت شخصية تشنغ خه الفريدة التي رأى فيها الإمبراطور يونغلي مُقوِّمات القائد الفذِّ، فعهد إليه بقيادة الأسطول في الرحلة السابعة وهو في سِنٍّ كبيرة[3].

4- مواصفات الأسطول الصيني:

تشير كل المعطيات والشواهد النظرية والمادية [4] التي عُنِيت بدراسة أسطول الرحلات إلى أنَّ عملية بناء الأسطول الصيني قد بدأت مُقدَّمًا قبل الإعداد لرحلات تشنغ خه؛ إذ تبيَّن غرس نوع مُعيَّن من الأشجار لاستخدام خشبها في بناء سفن الأسطول قبل تعيين الإمبراطور يونغلي[5]، الذي ما فتئ أنْ أَوْلى هذا الأسطول عناية خاصة عند تولّيه العرش، والذي عُرِف بأنَّ له رؤية استراتيجية في بسط النفوذ بأسلوب مُغايِر[6]، فطوَّر قدرات البحرية الصينية على نحوٍ لافت خلال القرن الخامس عشر الميلادي، وذلك في خضمِّ تنافس دولي محموم شهده العالَم في القرنين السادس عشر والسابع عشر الميلاديين. وفيما يختصُّ بعدد السفن والطاقم والقدرات لهذا الأسطول، فهي تختلف من رحلة إلى أُخرى؛ نظرًا إلى الظروف المحيطة بكل رحلة. فبعض الرحلات كانت تتطلَّب توافر سفن كثيرة وطاقم كبير وحراسة مُشدَّدة بسبب خطورة المناطق

(1) الهاجري، تشنغ خه، ص44.
(2) Chrystelle Marechal: Linfluence de L'Ancienne Conception chinoise de la Terre sur les explorations Maritimes au long cours à l époque des Ming, CNRS,Paris,2005, pp 37-49.
(3) Ceylan, Zheng He', P106.
(4) Sarah Ward, Zheng He's Treasure Ships in the context of Chinese Maritime Policy in the Ming Dynasty (1364-1644): Chinese Whispers, November 2006, p 44-48.
(5) Chrystelle, Linfluence de, pp 37-49.
(6) Sarah, Zheng He's, p47-49.

المستهدفة، وبعضٌ آخرُ من الرحلات لا يحتاج إلى تكلفة ومصروفات كثيرة. ونظرًا إلى تميُّز هذه السفن من حيث المتانة والحجم؛ فقد لفتت الانتباه إليها، وقيل إنَّ ارتفاع بعضها يُعادِل ارتفاع (4) طوابق مع عيون التنين على القوس تقريبًا مثل البلدات العائمة [1].

اشتمل الأسطول على عدد كبير من السفن الحربية المُتنوّعة، مثل: سفن البوارج الكبيرة، وسفن الإمداد، وسفن الكنز، وسفن الخيول، وسفن ناقلات الماء العذب[2]. وقد امتازت هذه السفن بقدرتها على حمل الآلاف من الجنود، فضلًا عن تنوعُّ أسلحتها وضخامتها؛ إذ استُخدِم في هذا الأسطول البارود المُتفجِّر أوَّل مَرَّة[3]. عُرِفت هذه السفن بأسماء عديدة، مثل: أسطول كنز عرش التنين[4]، وقد تبيَّن من عملية جرد حمولاتها عِظَم القوَّة والإمكانات الخاصة بالقدرات المادية والبشرية، وكذا تميُّز الخبرات التقنية للصينيين؛ ما أنعش حركة الملاحة البحرية، وأسهم في تقدُّم علوم الفلك أيام حكم أُسرة مينغ[5].

5- أهداف الرحلات البحرية السبع:

تعدَّدت الآراء المُتداوَلة بخصوص تفسير الأبعاد الحقيقية لرحلات تشنغ خه السبع صوب الغرب؛ إذ مثَّل ذلك أحد أكثر الموضوعات فضولًا للباحثين، فازداد اهتمامهم بتحليل الأهداف؛ لِما تنطوي عليه من حقائق ومعلومات يشوبها كثير من التفرُّد والدهش. وفي كل الأحوال، كانت سجلّات مينغ التاريخية الخاصة بسيرة تشينغ خه Ming Historical Records-Zheng (He Biography) هي المصدر الرئيس لدراسات الباحثين. وقد اشتملت هذه السجلّات على عنصرين مثَّلا الهدف الرئيس لرحلات تشنغ خه، ولكنْ يُمكِن إجمال أهداف هذه الرحلات فيما يأتي:

1. البحث عن الإمبراطور المفقود جيان ون. ولكن، لو كان هذا الافتراض صحيحًا، وأُعلِن عنه عند تسيير الرحلة الأولى، فإنَّه لا يستقيم بالنسبة إلى الرحلات الأُخرى التي استغرقت (28) عامًا وهي تجوب البلاد[6]. وممّا يُؤكِّد ذلك هو عدم وجود أيَّة إشارة لنزول تشنغ خه ورفقائه إلى البَرِّ، وتخصيصهم وقتًا للبحث عن أخبار الحفيد المفقود[7].

---

(1) Vietze, Zheng He, p.10.
(2) Asiapac Editorial, The Great Explorer Cheng Ho (2012 Edition - EPUB), fulsland offset printing)(s) pte ltd:2012,p.78.
(3) Vietze, Zheng He, p. 16 .
(4) Louise Levathes, When China Ruled the Seas, 2014, p.94.
(5) Asiapac,The Great,p.78.
(6) Hongxia, op.cit,p.270. Armstrong, Geographers, p. 120. Chrystelle, L influence de, p43.
(7) Louise, China Ruled, p, 43.

2. إظهار الثروة المادية لأُسرة مينغ وقوَّتها العسكرية أمام الدول الأجنبية. وكانت حُجَّة المنادين بهذا الهدف هي وصول الرحلات إلى عديد من البلدان الأجنبية، وإعلان المرسوم الإمبراطوري لقادة هذه البلدان، وتقديم الهدايا لهم[1]. أمّا إبراز القوَّة العسكرية للصين فقد ظهر جَلِيًّا حين حاول ملك سيلان نهب الأسطول وسرقته، فاقتيد أسيرًا هو وزوجته - بعد معركة خاسرة- إلى الصين، ثمَّ أُطلِق صراحهما فيما بعدُ؛ ما يدلُّ على قوَّة هذا الأسطول وعظمته، ثمَّ قوَّة الصين في تلك الحقبة[2].

3. محاولات الصين السيطرة على عدد من المناطق الساحلية المُهِمَّة في شبه القارة الهندية، لا سيَّما في مناطق ساحل منيبار؛ لاحتوائه على أهم الموانئ التجارية في جنوب آسيا، وهي: موانئ كوشين، وموانئ كولم ملي، وموانئ كاليكوت؛ إذ شهدت عدد من المناطق الهندية، ومنها البنغال ومليبار، تدخُّلًا كبيرًا من تشنغ خه في شؤونها السياسية الداخلية، ومحاولة تغيير نظام الحكم فيها؛ ما عَدَّه الباحثون نوعًا من الاستعمار السياسي لتلك البلدان[3].

4. البحث عن طرق تجارية جديدة بديلة بعد قطع الطريق البَرّيِّ المُتهالِك الذي يربط الصين بالغرب؛ إذ كان سلوكه والمرور به يُكلِّف الشيء الكثير، فضلًا عن عدم توافر مناحي الأمن والأمان فيه؛ ما دفع الإمبراطور يونغلي إلى الاستعاضة عنه بالطريق البحري خدمةً للأغراض الاقتصادية والتجارية تحديدًا [4]. وتفسير ذلك - بحسب بعض الباحثين- أنَّه بعد وصول هذا الإمبراطور إلى العرش، كانت أوضاع البلد الاقتصادية سيئة، فعمل على تنشيط حركة التجارة مع جاوه وملبار كاليكوت ؛ لإنقاذ الأُسرة الحاكمة من ضائقتها، وزيادة دخل التجارة الخارجية. ولهذا طلب الإمبراطور إلى تشنغ خه أنْ يتحرَّك نحو المراكز التجارية في جنوب الصين. وبالرغم من أنَّ هذا التفسير يُعَدُّ حُجَّة دامغة يُستنَد عليها لتبرير الهدف الاقتصادي، فإنَّه لا يُمكِن التسليم الكلي بذلك؛ إذ يتبيَّن من حساب كلفة بناء الاسطول، ورواتب الطاقم وإمدادات الطعام والشراب، التي ورد ذكرها في الروايات الصينية، أنَّ مبلغًا كبيرًا من المال أُنفِق على هذه الرحلات. وهذا ليس منطقيًّا من دولة تعاني وضعًا اقتصاديًّا صعبًا بأنْ تأمر ببناء هذا العدد الهائل من السفن وتعيين طاقم قوامه

---

(1) Ibid, p, 43.
(2) Armstrong, Geographers,p.120.
(3) Sen, Tansen. Zheng He's Military Interventions in South Asia, 1405–1433, China Armstrong, Geographers , p. 120.
(4) Goldman , Merle and John King Fairbank. China: A New History. Second Enlarged Edition, London: 2006, p.193.

(27800) فرد، بدليل توقُّف هذه الرحلات لارتفاع تكاليفها ومصروفاتها، وبخاصة بعد وفاة تشنغ خه الذي قاد (7) رحلات آنذاك[1].

5. تعذُّر الفصل بين الهدف السياسي والهدف الاقتصادي لرحلات تشنغ خه؛ لأنَّ هدف سلالة مينغ تمثَّل في تعزيز قوَّتها السياسية لزيادة قوَّتها الاقتصادية؛ ما يعكس التوافق والتأثير بين هذين المجالين. ولهذا حرص الإمبراطور يونغلي على تدعيم سلطته السياسية في عهد أُسرة مينغ ودول جنوب شرق آسيا عن طريق إقامة علاقات سياسيّة ودبلوماسية (مثل: التتويج، ومنح الألقاب والهدايا)، فاستقبل السفارات من شبه الجزيرة العربية (عدن، ومكَّة، والإحساء)، وبذلك أسفرت العلاقات التجارية التي أُقيمت في إطار العلاقات الدبلوماسية عن تحقيق مكاسب اقتصادية لجميع الأطراف وَفقًا للامتيازات الممنوحة لتُجّار الصين وبلدان جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا [2]، وإقامة علاقات طيّبة معها، ومع جميع البلدان الواقعة على المحيط الهندي تحديدًا، ودعوة تُجّارها وحكامها للقدوم إلى الصين. ويُمكِن ملاحظة أثر العامل الدبلوماسي بتعدُّد الزيارات المُتبادَلة بين حكام آسيا والصين[3].

خلاصة القول أنَّ أهداف الرحلات قد تعدَّدت، وتداخل بعضها مع بعض، تبعًا للظروف وتقلُّباتها من حين إلى آخر. ولهذا، فإنَّ هذه الأهداف قد تراوحت ما بين تجارية، وسياسية دبلوماسية، وعسكرية. وقد أثبتت الاستراتيجية العسكرية نجاحها على طول الحدود الشمالية لمينغ الصين[4]؛ إذ كانت تعبيرًا عن القوَّة، ومظهرًا من مظاهر الاحتياجات البحرية وتطلُّعات المجتمع الصيني خلال هذه المرحلة التاريخية، في حين أضفى عليها الطابع السياسي الدبلوماسي والتجاري نوعًا من القوَّة الناعمة، بوصف ذلك وسيلة للإقناع والجذب من دون إكراه.

---

(1) E, Merry. Wiesner-Hanks(2005), An Age of Voyages, 1350-1600, edition 1, London, oxford:2005,p.132 .

(2) Shang, Huping. The Belt and Road Initiative: Key Concepts, edition 1, china,2019, p.62 .

(3) تشي، وانغ ان، "طريق الحرير العريق"، مجلَّة الفيصل، الرياض، العددان (18-19)، 1977م، ص509-510.

(4) Sarah, Zheng He’s, p7.

3.1.4 رحلات تشنغ خه السبع (1405-1433م):

يُبيّن الجدول الآتي عدد رحلات الرحّالة وقائد الأسطول الصيني تشنغ خه (Zheng He)، وتاريخ كل رحلة، وعدد المشاركين فيها، والأماكن التي تمَّت زيارتها، والملاحظات على كل رحلة.

جدول رقم (1): رحلات تشنغ خه السبع (1405-1433م)

رقم الرحلة	مواعيد الرحلة	عدد المشاركين	الأماكن التي تمَّت زيارتها	أهم الأحداث
1	11 تموز (يوليو) عام 1405م- تشرين الأول (أكتوبر) عام 1407م.	أكثر من (27800) فرد.	تشامبا (فيتنام)، جافا (جاوا)، باليمبانج (في إندونيسيا)، ملقا (فيماليزيا). آرو (في إندونيسيا)، سومطرة (في إندونيسيا)، لامبري، سيلون (سريلانكا)، كولام (في الهند)، كوتشين (في الهند)، كاليكوت (في الهند).	- اشتمال أسطول هذه الرحلة على (317) مركبًا. - الإقامة في كاليكوت نحو (4) أشهر؛ من شهر كانون الأوَّل عام 1406م إلى شهر نيسان عام 1407م. - تعرُّض الأسطول للقراصنة في باليمبانج، وتمكُّنه من التغلُّب عليهم وأَسْرِهم.
2	شتاء عام 1407م- نهاية صيف عام 1409م.	-	تشامبا، بروناي، ملقا، جافا، تايلند، سومطرة، كوتشين، كاليكوت، سريلانكا.	- عمل بعض الاستثمارات التجارية في ميناء كاليكوت في الهند.
3	كانون الثاني (يناير) عام 1410م- تموز (يوليو) عام 1411م.	أكثر من (27000) فرد.	تشامبا، ملقا، جافا، تايلند، سومطرة، جُزُر كوتشين، وكاليكوت، وسيلان في المالديف.	- ترك أثر لوحة منقوشة مكتوبة بالصينية والتاميلية والفارسية في سيلان. - إهداء معبد بوذا وهدايا نفيسة باسم الإمبراطور.
4	شتاء عام 1413م- آب (أغسطس) عام 1415م.	(28560) فردًا.	تشامبا، جافا، باليمبانج، ملقا، سومطرة، سيلان، كوتشين، كاليكوت، كيال، كلنتن (فيماليزيا)، آرو، لامبري، هرمز (في جنوب إيران قبالة سلطنة عُمان)، جُزُر المالديف، مقديشو (في الصومال)، ماليندي (على الشاطئ الشرقي لساحل إفريقيا)، عدن (في اليمن)، مسقط (في عُمان)، ظفار (في عُمان).	- محاربة الغاصب إسكندر عند استيلائه على عرش سيموديرة من السلطان الشرعي زين العابدين، وإعادة ملكه إليه. - اقتياد إسكندر وعائلته إلى الصين بوصفهم أسرى حرب. - اعدام إسكندر.
5	شتاء عام 1417م- آب (أغسطس) عام 1419م.		تشامبا، ملقا، جاوا، سومطرة، كاليكوت، الأحساء، سيلان، هرمز، عدن، مقديشو، ماليندي، سولو، بروة.	- وصول أسطول تشنغ خه إلى ساحل إفريقيا الشرقية جنوب خط الاستواء. - تعرُّض قوّات شنغ خه العسكرية في لاسا ومقديشو، وعودة سفن الأسطول إلى الصين مُحمَّلةً بالأسود والفهود والزرافات والنعام.
6	ربيع عام 1421م- أيلول (سبتمبر) عام 1422م.		تشامبا، تايلند، سومطرة، ملقا، البنغال، كوتشين، سيلان، هرمز، عدن، ظفار، مقديشو، بروة.	- مُدَّة الرحلة (10) أشهر، وانقسام سفن الأسطول في سيموديرة، وإبحار (3) سفن منها إلى عدن، وتقديم الهدايا إلى ملك اليمن الناصر أحمد.

7	كانون الثاني (يناير) عام 1432م- آب (أغسطس) عام 1433م.	(27550) فردًا.	تشامبا، سومطرة، ملقا، البنغال، كوتشين، سيلان، هرمز، عدن، ظفار، مقديشو، بروة، مكّة.	

يتبيَّن من الجدول أعلاه أنَّ الرحلات السبع للأدميرال تشنغ خه قد بدأت باستكشاف الطرق، وإزالة المخاطر، وتأمين الطريق. ففي الرحلات الثلاث الأولى، أمكن القضاء على القراصنة في جميع البلدان الواقعة على المحيط الشرقي. وكذلك أدّى الأدميرال تشنغ خه دورًا مُهِمًّا في إرساء دعائم حكم الملوك الشرعيين ضد الغاصبين. وبعد استتباب الأمن، بدأ العمل على تنفيذ المرحلة الثانية؛ وهي بسط سيطرتهم على المحيط الغربي في هرمز، وسواحل جزيرة العرب، والساحل الشرقي لإفريقيا حتى ملندي. أمّا في الرحلات الأربع الأخيرة فلم يتطلَّب الأمر خوض أيَّة معارك لدخول المحيط الغربي.

والحقيقة المُؤكَّدة عن رحلات تشنغ خه التاريخية أنَّها جاءت في (3) كتب مختلفة من حيث عدد البلدان الموصوفة، والموضوعات المُتناوَلة، والمشاهدات اللافتة. وبالرغم من ذلك، فإنَّ هذه الكتب تُمثِّل قيمة إضافية للباحث في تاريخ العلاقات الصينية العربية؛ لِما تحويه من مادة علمية مُهِمَّة جدًّا[1].

1- ظفار وهرمز في رحلة تشنغ خه.

1. ظفار:

تُعَدُّ ظفار أهم المدن العُمانية الساحلية، وإحدى المحطّات التجارية المُهِمَّة في التجارة العالمية خلال القرن الخامس عشر الميلادي. وقد اهتم الجغرافيون القدامى، ومنهم الحموي، بالحديث عن ظفار، وبيان أنَّها مدينة مشهورة تقع على ساحل بحر الهند، ويوجد بينها وبين مرباط (5) فراسخ، وتشتهر بزراعة اللبان[2]. وأكَّد شيخ الربوة بأنَّ مدينة ظفار هي عاصمة إقليم المهرة، وأنَّها بُنِيت على يد رجل يقال له أحمد، وقد سمَّاها الأحمدية عام 620هـ[3].

تمتَّعت ظفار بقوَّة اقتصادية؛ فجلبت إليها أنظار الصينيين بصورة رئيسة. ولهذا رست فيها سفن أسطول تشنغ خه أثناء زيارته لشبه الجزيرة العربية آنذاك؛ إذ كانت ضمن المناطق التي

---

(1) محيرز، عبد الله. رحلات الصينيين الكبرى إلى البحر العربي (807-835هـ/1405-1433م)، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2000م، ص46. (سيشار إليه لاحقًا: محيرز، رحلات).

(2) الحموي، معجم البلدان، ج5، ص97.

(3) الأنصاري، شيخ شمس الدين أبي عبد الله. نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية، طربورغ المحروسة، 1865م، ص218. (سيشار إليه لاحقًا: شمس الدين، نخبة الدهر).

زارها تشنغ خه أوَّل مَرَّة في رحلته السادسة (1421-1422م)، ثمَّ جاءت الزيارة الثانية ضمن الرحلة السابعة (الأخيرة) من رحلات تشنغ خه (1431-1433م).

جاءت الزيارة الأولى ردًّا على زيارة وفد السلطان علي بن عمر الكثيري[1] الذي أرسل مبعوثًا إلى الصين برفقة مبعوثين يُمثِّلون حاكم عدن وحاكم الأحساء، حيث قابلوا الإمبراطور، وقدَّموا له الهدايا. ثمَّ عاد الوفد حاملًا للسلطان أموالًا نقديةً (معدنيةً وورقيةً)، وقطعًا من الحرير الأصلي والحرير الرقيق.

وفي هذا السياق، قال ماهوان إنَّ تشنغ خه انطلق على رأس أسطول مُكوَّن من (41) سفينة، وعدد كبير من البَحّارة والجنود، ثمَّ وصل الأسطول الصيني إلى ظفار، حيث قابل سلطانها علي بن عمر الكثيري، الذي أرسل بعد ذلك مبعوثًا آخرَ إلى الصين، وصل البلاط الإمبراطوري عام 1423م[2].

ثمَّ بدأ تشينغ خه رحلته السابعة عام 1431م التي زار فيها عددًا من البلدان، مثل ظفار، وهي زيارته الثانية للإقليم. وقبل أنْ يغادر الأسطول إلى الصين، أرسل السلطان عبد الله بن علي الكثيري (1428-1446م)، الذي خلف أباه في الحكم، مبعوثًا له إلى الصين مع الأسطول الصيني، وقد وصل المبعوث إلى بكين عام 1433م. وقد أشارت المصادر الصينية إلى هذا المبعوث باسم هاي-زاي هوتشان؛ أيْ هادي حسين، وكان يحمل معه هدايا للإمبراطور من المُنتَجات المحلية، مثل: اللبان، وطائر النعام. وقد مكث هذا المبعوث في بكين مُدَّة من الزمن، ثمَّ عاد إلى ظفار عام 1436م، مُحمَّلًا بهدايا الإمبراطور للسلطان عبد الله بن علي الكثيري[3].

أ- الوصف الجيوفيزيائي لظفار:

ذكرْنا فيما مضى أنَّ المُترجِم ماهوان هو الذي دوَّن الرحلات السبع لتشنغ خه. وقد اهتم هذا المُترجِم بالوصف الجغرافي والمناخي لظفار؛ إذ قال: تقع مدينة ظفار على بُعْد (2000) لي (Li)[4] شمال غرب قاليقوط، ويحدُّها من الشمال والغرب سلاسل جبلية مُتعدِّدة الارتفاع، وهي حمراء وصفراء اللون، ولا يوجد فيها غطاء نباتي، في حين يحدُّها البحر من الجنوب والشرق.

---

(1) من آل كثير، وهو ملك ظفار، أخذها في سنة عشر وثماني مئة من أحمد وعفيف الدين عبد الله ابني محمد بن عمر ابن أبي بكر بن عبد الوهّاب بن علي بن نزار، واستمرَّ ملكًا عليها إلى أنْ مات. ينظر: المقريزي، درر، ص269.

(2) Huan, Overall, p.153.

(3) الكثيري، العلاقات، ص183.

(4) وحدة قياس صينية للمسافة تُعادِل (576) مترًا.

أمّا بالنسبة إلى مناخ المدينة فإنَّه يميل إلى الاعتدال في الشهرين القمريين الثامن والتاسع، خلافًا للأشهر الأُخرى؛ إذ تكون حارَّة. ومن ثَمَّ، فلا وجود للبَرْد البتة.

ب- جوانب من أوصاف المجتمع:

اهتم ماهوان أيضًا بوصف سُكّان مدينة ظفار، فقال إنَّهم ذوو بِنية جسدية ضخمة، وإنَّ الرجال والنساء فيها يربطون شعورهم، ويرتدون ملابس طويلة، وإنَّ النساء يغطّين رؤوسهن بقماش عند الخروج من المنازل؛ لكيلا يتمكَّن أحد من رؤية وجوههن. ثمَّ وصف ملابس الأمير بالقول إنَّه يلفُّ حول رأسه منديلًا أبيضَ، ويرتدي قفطانًا طويلًا من النسيج المُقصَّب، وملابس مُخطَّطة من الحرير النيلي الأزرق المنقوش والمُطرَّز والمنتهي برقبة مستديرة، وينتعل حذاءً منقوشًا حتى القدمين(1).

كذلك اهتم ماهوان بوصف الجوانب الأخلاقية والدينية لأهل ظفار، مُبيِّنًا أنَّهم أمناء، وصادقون في وعودهم، وجادّون(2) في معاملاتهم، ومُلتزِمون بالقانون(3). وأضاف أنَّ أهلها يعتنقون الإسلام، ويتبعون تعاليمه في الزواج والمأتم. والظاهر أنَّ تشنغ خه قد مكث في ظفار مُدَّة كافية مكَّنته من معرفة خصال أهلها ومكارمهم؛ إذ تقرَّب إليهم، وتحدَّث عمّا لفت انتباهه من عاداتهم وشعائرهم يوم الجمعة، قائلًا: "... وفي يوم العبادة تتوقَّف التجارة في الأسواق قبل الظهر، ويتوضَّأ جميع الناس؛ رجالًا، ونساءً، كبارًا وصغارًا، ثمَّ يتناولون ماء الورد أو العود الثقيل والزيت، ويمسحون بها وجوههم وأوصالهم، ويرتدون ثيابًا نظيفةً مغسولةً من فترة قصيرة، ويأخذون مِبْخرة فخار صغيرة، ويُشعِلون شيئًا من العود الثقيل والصندل والعنبر وغيرها من البخور، ويضعونه في المِبْخرة، ثمَّ يذهبون إلى الجامع ليتعبَّدوا، ويعودون إلى منازلهم بعد الصلاة مباشرة، فينتشر عبير عطرهم في الأزقَّة والأسواق التي يمرّون فيها، ويبقى بعض الوقت ... ويُطبِّق أهلها الأعراف الإسلامية في طقوس زواجهم ودفن موتاهم".

وممّا لفت انتباه ماهوان كذلك، المعمار الظفاري عند حديثه عن مساكن إحدى المستوطنات الساحلية في ظفار؛ إذ وصف جدرانها بالقول إنَّها مبنية من الحجارة. أمّا المنازل

(1) Xingzeng, Huang. Verzeichnis der Akteneinträge zu Audienzen und (Xiyang chaogong dianlu) [黃省曾, 西洋朝貢典錄, 1520 n. Chr nauguralDissertation zur Erlangung des Doktorgrades des Fachbereichs Geschichts- und Kulturwissenschaften an der Freien Universität Berlin, 2005:163-165.
(2) Huan, op.cit, p.153.
(3) Hongxia, op. cit, p. 273.

فمبنية من طبقات الحجارة المرجانية التي يتراوح ارتفاعها بين (3) طوابق و(5) طوابق، وتُشبِه الأبراج والمعابد البوذية التي في الصين واليابان.

ج- العُمْلة المُستخدَمة في ظفار:

أشار ماهوان إلى العُمْلة المُتداوَلة في ظفار وقتئذٍ، وذكر منها الذهبية والنحاسية، مُبيِّنًا أنَّ الملك كان يسكُّ عمُلة ذهبية تُسمّى التنكا، وتزن الواحد منها شينين، ويبلغ قُطْرها تسونًا واحدًا و(5) فنات (1.8 إنش)، ويوجد على أحد وجهيها صورة إنسان، ويوجد على الوجه الآخر كتابة. وقال ماهوان إنَّه توجد أيضًا عُمْلة نحاسية صغيرة مُتداوَلة[1].

خلاصة القول أنَّ رحلة تشنغ خه إلى ظفار تحمل في طيّاتها قيمةً معرفيةً؛ لِما تزخر به من أخبار ومعلومات ثريَّة عن الوضع الاقتصادي والوضع الاجتماعي فيها، إضافةً إلى تبيان أهمية المكان الاستراتيجية، وهو ما أكَّده نزول تشنغ خه وطاقمه فيها.

صحيحٌ أنَّ كاتب الرحلة ماهوان لم يُشِرْ صراحةً إلى أسباب التوقُّف في ظفار، ونحن نعتقد أنَّ الهدف من ذلك لا يختلف كثيرًا عن الهدف الرئيس للأسطول في هذه الجهة من العالَم؛ إذ تداخلت جُمْلة من الدوافع والأسباب للزيارة، بحيث امتزجت فيها المنفعة الاقتصادية والدبلوماسية للطرفين. والحقيقة أنَّه لا يُمكِن الاستغناء عن هذه الكتابات عند التأريخ للعلاقات العُمانية الصينية خلال هذه الحقبة التاريخية.

2. هرمز:

عُرِفت مدينة هرمز القديمة [2] بأنَّها قائمة الإسلام. وكان الإسكندر المقدوني قد أرسى أسطوله في مينائها عام 325 قبل الميلاد. وفي عام 540م، اشتُهِرت باسمها، وكانت نصرانية نسطورية، ومركز مطرانية. ثمَّ فتحها المسلمون أيام الصحابي الجليل أبي موسى الأشعري[3]،

---

(1) Huan, op.cit, p.151.

(2) يقال إنَّ أصل اسم هرمز مشتق من اسم المعبود الفارسي أهور مازدا (Ahurmazda)، أو من هورموز (Hur-Muz)؛ أيْ موضع التمر. ينظر:
Ebrahimi, Qorbanali (1384AH), "Hormoz-Hormuz". Motale'at Irani. 4 (7) 1384, P. 48.
يقال أيضًا أنَّها رُبَّما تكون مشتقة من الكلمة اليونانية (Ὅρμος) التي تعني الخليج. ينظر:
Rezakhani, Khodadad. The Kingdom of Hormuz. Iranologie.com
اطُّلِع عليه بتاريخ: 25 أيار (مايو) 2023م.
كانت عاصمة لمملكة هرمز القديمة، وقد أُطلِق عليها أيضًا اسم ناباند (Naband). ينظر:
Shabankareyi, Muhammad b. Ali Majma al-Ansab. Tehran: Amir Kabir. 1363AH, p. 215.

(3) البلاذري، فتوح البلدان، ص151-155.

الذي سبق أنْ ولّاه الرسول محمد عليه الصلاة والسلام على زبيد وعدن، ثمَّ شارك لاحقًا في فتح بلاد فارس.

تُعَدُّ هرمز مدينة قديمة جدًّا، وهي إحدى مدن إقليم كرمان المشهور، بل إنَّ شهرتها فاقت شهرة الإقليم الذي تنتمي إليه. وقد حدَّد الجغرافيون والرحّالة موقعها، وأشادوا بأهميتها الاقتصادية. ومن هؤلاء، المسعودي (ت: 346هـ/957م)؛ إذ قال عند التعريف بها: "... ساحل كرمان، وهي بلاد هورموز، وهورموز مُقابِلة لمدينة سنجار[1] من بلاد عُمان"[2].

ثمَّ جاء الرحّالة ابن بطوطة (779هـ/1369م)[3]، مُحدِّدًا "المسافة بين هرمز القديمة والجديدة بحوالي ثلاثة فراسخ في البحر". ويُلاحَظ ممّا سبق أنَّ هذه المنطقة شهدت تطوُّرات تاريخية أفضت إلى وجود مدينتين مختلفتين، قد تكون أُولاهما للعهود المنسية فيها، وثانيتهما هي المدينة الحديثة التي نشطت تجاريًّا في ظِلِّ التحوُّلات التاريخية للمنطقة؛ فشَدَّت انتباه مَنْ زارها، أو علم بها.

وقد أشاد الجغرافيون والرحّالة بنشاط الحركة الاقتصادية في هرمز، مُبيِّنين أنَّها كانت محطَّ القوافل التجارية بدليل وجود المساجد والرباط ودور التُّجّار فيها، فضلًا عن تمثيلها مجمع بضائع إقليم كرمان ومخزنها للتصدير وتبادل السلع.

حافظت هرمز على أهميتها الاقتصادية حقبًا تاريخيةً متتاليةً؛ نظرًا إلى موقعها الجغرافي الاستراتيجي الذي جعلها ملتقًى لتبادل السلع بين الهند وبلاد فارس. وقد وصفها الجغرافي ابن حوقل (ت: 367هـ/977م)، قائلًا: "... **إنَّها مجمع تجارة كرمان، وهي فرضة البحر وموضع السوق، بها مسجد جامع ورباط، وليس بها كثير مساكن، وإنَّما مساكن التُّجّار في رساتيقها مُتفرِّقين في القرى**"[4]. وقد لفت رواجها التجاري انتباه ياقوت الحموي (ت: 626هـ/1229م) في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، فوصفها بالقول: "هرمز فرضة بَرِّ فارس

---

(1) رُبَّما المقصود هنا هو زنجبار التي تقع على ساحل إفريقيا الشرقي، وليس مدينة سنجار التي تقع في محافظة نينوى في العراق. كانت جُزُر زنجبار (Zanzibar) آنذاك تابعة لبلاد عُمان، وكانت هرمز تابعة لها.

(2) المسعودي، مروج، ج1، ص109. ينظر النسخة الإلكترونية من هذا الكتاب، ص52:
https://khaledbp.files.wordpress.com/2015/09/d985d8b1d988d8ac-d8a7d984d8b0d987d8a8.pdf
اطُّلِع عليه بتاريخ: 25 أيار (مايو) 2023م.

(3) ابن بطوطة، رحلة، ج1، ص209.

(4) ابن حوقل، أبو القاسم. كتاب صورة الأرض، مج 5، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1979م، ص402. (سيشار إليه لاحقًا بـ: ابن حوقل، صورة الأرض).

وكرمان، وملتقى تُجّارها وميناؤها الرئيس، إليها ترفأ المراكب، ومنها تُنقَل أمتعة الهند إلى كرمان وسجستان وخراسان"[1].

في القرن 5هـ/11م خضعت هرمز لحكم العرب؛ إذ دانت بالولاء للأمير العربي ركن الدين محمود، الذي تسلم الامارة عام 623هـ/1236م، وكان هو الحاكم الثاني عشر لهرمز[2].

أ- **علاقة هرمز بعُمان:**

في عام 670هـ/ 1271م، تمكَّن أمير هرمز محمود بن أحمد الكوسي (الكوشي) القلهاتي من الاستيلاء على جزيرة قيس، ثمَّ إخضاع القطيف وجُزُر البحرين لدائرة نفوذه المُمتَدّ من الهند إلى البصرة[3]. ولأنَّ هرمز القديمة كانت ثغرًا مُهِمًّا عند مدخل بحر فارس، ومثَّلت أكبر الثغور التجارية في البحار الجنوبية، وكانت تمرُّ عبرها تجارة الهند والصين من ناحية، وتجارة اليمن ومصر من ناحية أُخرى؛ فقد عَدَّ المغول خضوعها للحكم العربي العُماني تهديدًا لمصالحهم المُتمثِّلة في طرق التجارة بين المحيط الهندي والبحار العربية.

استغلَّ المغول المشكلات الداخلية بين حاكم كيش وحاكم هرمز، فهاجم أسطولهم عام 671هـ/ 1272م أساطيل الأمير محمود القلهاتي، مُحرِزين انتصارًا عليه؛ ما أجبر الأخير على الرجوع إلى قلهات في عُمان[4]. ونظرًا إلى حجم التدمير الهائل الذي أصاب مناطق عديدة في المدينة؛ فقد اضطرَّ حاكمها الأمير بهاء الدين عياز سيفين (1293-1311م) وعائلته إلى مغادرتها، والإقامة في جزيرة قشم، ثمَّ جزيرة جيرون عام 1301م، واتخاذها مركزًا ومقرًّا لهم، مُطلِقين عليها اسم هرمز. ويرى المُؤرِّخ البرتغالي فاريا دي أنَّ هجرة حاكم هرمز إلى جزيرة جيرون كانت عام 1273م، وليس عام 1301م[5]. في حين ترى الباحثة أنَّ عام 1301م هو الأقرب إلى الصواب؛ لأنَّ غارات المغول المتتالية على المدينة كانت خلال هذا العام[6].

وفي الوقت نفسه؛ أيْ عام 1271م تقريبًا، وصف الرحّالة الإيطالي ماركو بولو مدينة هرمز بقوله: "... ثمَّ تصل في نهاية المكان إلى حافة المحيط مدينة اسمها هرمز. وهرمز مدينة

---

(1) الحموي، معجم البلدان، ج5، ص402.
(2) حاتم، محمد غريب، تاريخ عرب الهولة: دراسة تاريخية وثائقية، الناشر: دار الأمين للطباعة والنشر والتوزيع، العجوزة-الجيزة (القاهرة) 1417هـ/1997م. ط1، ص 150.
(3) آل ملا، عبد الرحمن بن عثمان. تاريخ هجر، ج2، 1991م، ص180-181.
(4) نفسه، ص180-181.
(5) Sousa, Faria. The Portuguese Asia Or the history of the discovery and conquest of India by the Portuguese, trans by John Stevens, Vol.1, Gregg international publishers, Weastmead, 1971, p 128.
(6) لتعرُّف المزيد عن احتلال المغول لإيران، ينظر: فهمي، عبد السلام عبد العزيز. تاريخ الدولة المغولية في إيران، دار المعارف، القاهرة، مصر، مصر، 1981م.

نبيلة وعظيمة على البحر، يرتاد ميناءَها التُّجّار من كل أنحاء الهند، وهم يجلبون التوابل، والعقاقير، والأحجار الكريمة، واللؤلؤ، ومنسوجات الذهب، كما يجلبون أنياب الفيلة وأنواعًا أُخرى مختلفة من البضائع"[1].

حافظت هرمز على وضعها الاقتصادي المستقرّ؛ فقد وصفها ابن بطوطة زمن زيارة تشنغ خه لها، قائلًا:" إنَّها مدينة حسنة كبيرة، لها أسواق حافلة، وهي مرسى الهند والسند، ومنها تُحمَل سلع الهند إلى العراقيين وفارس وخراسان. وبهذه المدينة سُكْنى السلطان، والجزيرة التي فيها المدينة مسيرة يوم، وأكثرها سباخ وجبال ملح، وهو الملح الداراني، ومنه يصنعون الأواني المزينة والمنارات"[2]. والظاهر أنَّ مدينة هرمز قد اشتهرت بهذا النوع من الملح؛ إذ ذكره الصيني ماهوان عند زيارته المدينة، مُبيِّنًا أنَّ فيها الملح الداراني[3].

وخلال حكم الأمير الخامس عشر عام 1301م، كانت هرمز القديمة على البَرّ قد ناوشتها الغارات الوحشية المُتكرّرة من جانب المغول، حتى إنَّ الأمير وشعبه هجروا مدينتهم في البَرِّ الأصلي، وانتقلوا إلى جزيرة قشم، فجزيرة جيرون الجديدة التي تقع وسط البحر، ويشقُّها قنال عرضه (3) فراسخ. وقد سمَّوها هرمز؛ أيْ هرمز الجديدة، ثمَّ تحوَّلت إلى مملكة.

في القرن الخامس عشر الميلادي، امتدَّت مملكة هرمز في عهد الملك الهرمزي سيف الدين مهار[4]، لتشمل حدود جزيرة خَرْج على الساحل الفارسي شمالًا، ومكران شرقًا على البَرِّ الفارسي الداخلي، وصولًا إلى رأس الحَدِّ على ساحل عُمان جنوبًا.

يُذكَر أنَّ حدود الإمارة (السلطنة، الدولة) الجبرية التي أسَّسها الأمير زامل بن حسين بن جبر[5] قد توسَّعت، وامتدَّت سيطرتها إلى عُمان بسبب الضعف السياسي والاقتصادي، والصراع بين الإمامة الإباضية وملوك النباهنة، والاستعانة في ذلك بالجبور حكام هرمز.

---

(1) ماركو، رحلات، ج1، ص78.
(2) ابن بطوطة، رحلة، ج1، ص209.
(3) Huan, op. cit., p.151.
(4) هو سيف الدين بهاء بن قطب الدين فيروز شاه بن محمد بن بهمن شاه، حكم هرمز من عام 1417م إلى عام 1436م. وقد كانت هرمز من أهم المراكز التجارة الدولية في ذلك العصر. ينظر: أوبان، جان. مملكة هرمز، ترجمة: ناديا عمر صبري، مركز الوثائق والبحوث، أبو ظبي، 2002م. (سيشار إليه لاحقًا: صبري، مملكة).
(5) الإمارة الجبرية (السلطنة الجبرية، أو الدولة الجبرية): إمارة عربية سكنتها قبيلة بني خالد التي ترجع أصولها إلى نجد، لكنَّها استقرَّت على الجانب الشرقي من شبه الجزيرة العربية. أسَّس هذه الإمارة الأمير زامل بن حسين بن جبر في هرمز، مُستغِلًّا انشغال مملكة هرمز بمشكلاتها الداخلية، ثمَّ امتدَّ نفوذها من سواحل عُمان جنوبًا إلى الكويت (اليوم) شمالًا، وضمَّت أيضًا جُزُر البحرين، وامتدَّ حكمها من منتصف القرن الخامس عشر الميلادي إلى منتصف القرن السادس عشر الميلادي. مُنِيت بهزيمة على يد البرتغاليين في المعركة لاحتلال البحرين عام 927هـ/1521م، وقُتِل أميرها مقرن بن زامل العقيلي الجبري، وخضعت البلاد لحكم البرتغاليين. للمزيد عن هذا الموضوع، ينظر: السخاوي، محمد بن عبد الرحمن شمس الدين. الضوء اللامع، ج1، ص190، في الرابط التالي: https://shamela.ws/book/6675/149

خلاصة القول أنَّ مدينة هرمز شهدت حالة من الازدهار والرخاء نتيجة تضافر جُمْلة من العوامل، أهمها: نشاط الحركة التجارية فيها بسبب موقعها الاستراتيجي المُتميّز؛ إذ مثَّلت بوّابة للسفن الداخلة إليها والسفن الخارجة منها على مدخل الخليج العربي، وكذلك عائدات الضرائب والإتاوة السنوية التي كانت تدفعها المدن التابعة لها، والتي درَّت على خزينة هرمز والمناطق التابعة لها مبالغ طائلة في في نهايات القرن الخامس عشر الميلادي[1]. ولا شكَّ في أنَّ ذهاب أسطول تشنغ خه إلى هرمز يدلُّ على مكانتها الاقتصادية والسياسية، ودورها في الوساطة التجارية بين الشرق والغرب، حيث يلتقي طريق الحرير البَرّي عبر فارس وطريق الحرير البحري من الهند.

وتأكيدًا لأهمية هرمز التجارية، فقد قال عنها الشاعر الإنجليزي جون ميلتون في ديوانه (الفردوس المفقود): "لو كان العالَم خاتمًا لكانت هرمز هي لؤلؤته"[2].

ذكرْنا سابقًا أنَّ الرحّالة تشنغ خه قد زار مناطق عديدة في شبه الجزيرة العربية، لكنَّ هذه الزيارة جاءت في خضمِّ نزاعات وتوتُّرات سياسية عصفت بالبيت الحاكم الهرمزي؛ فقد ذكر نطنزى[3] أنَّه بعد وفاة محمد شاه سلطان هرمز عام 1400م[4]، رغب نجله بهمنشاه[5] تولّي حكم السلطنة، في حين رأى بعض الأمراء أنَّ قطب الدين فيروز شاه هو أحقُّ بخلافة أبيه محمد شاه؛ نظرًا إلى اتصافه بالورع والتقوى، فكان له ذلك؛ إذ عُهِد إليه بحكم السلطنة، وذهب إلى مكَّة المُكرَّمة لأداء فريضة الحج مَرّات عديدة. وفي عام 1417م، أجبره ابنه سيف الدين مهار على التنازل عن عرش البلاد، وتولّى الحكم في الأعوام (1417- 1436م)، وجعل إقامة والده قطب

Rentz, G. "DJABRIDS." Encyclopedia of Islam; Cole, Juan (1987), p. 181; Cole, Juan. "Rival Empires of Trade and Imami Shiism in Eastern Arabia, 1300-1800", International Journal of Middle East Studies, Vol. 19, No. 2. (May, 1987), pp. 177-203.)

(1) الصيرفي، نوال حمزة. النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، جامعة الملك عبد العزيز، الرياض، 1980م، ص49.

(2) المغيرية، الغالية بنت سالم. الصراع البرتغالي الفارسي العثماني على جزيرة هرمز (1507-1633م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة السلطان قابوس، مسقط، 2016م، ص17. (سيشار إليه لاحقًا: المغيرية، الصراع).

(3) نطنزى، معين الدين. منتخب التواريخ، تحقيق: پروين استخرى، انتشارات أساطير، طهران، 2004م، ص19. (سيشار إليه لاحقًا بـ: نطنزي، منتخب التواريخ).

(4) السلطان محمد شاه: أحد حكام هر مز خلال الأعوام (1389م- 1400م)، خلف بهمنشاه بن تورانشاه الذي اتسمت سياسته بمحاولة تكوين الصداقات، والبُعْد عن الصراعات، مثل إرساله الهدايا إلى بلاط الأمير عمر شيخ الأمير الإيلخاني حين سيطر مندوبو تيمورلنك على فارس عام 1392م. ينظر: خوري، إبراهيم وآخرون. سلطنة هرمز العربية: سيطرة سلطنة هرمز العربية على الخليج العربي، ج2، ط1، مركز الدراسات والوثائق، رأس الخيمة، 1999م، ص145. (سيشار إليه لاحقًا: خوري، سلطنة هرمز).

(5) هو بهمنشاه بن تورانشاه، خلف والده في حكم هرمز خلال الأعوام (1377م -1389م)، ثمَّ ترك الحكم، وتفرَّغ للعبادة، وأوكل إدارة البلاد إلى نجله محمد شاه. ينظر: خوري، سلطنة هرمز، ص144.

الدين فيروز شاه جبرية في جزيرة قشم، وأرسل الولاة التابعين له إلى كلٍّ من: القطيف، والبحرين، وقلهات، وعُمان، وجلفار، وهرمز[1].

ب- النشاط الاقتصادي في هرمز:

أثناء زيارة الأدميرال تشنغ خه لبعض المدن في شبه الجزيرة العربية، كانت مملكة هرمز مُمتَدَّة حتى ساحل عُمان، وضمَّت عددًا من الموانئ (ميناء مسقط، وميناء صحار، وميناء قلهات، وميناء خورفكان) التي تمكَّنت من السيطرة عليها؛ ما أسهم في زيادة دخلها الاقتصادي. فقد ذكرت بعض المصادر البرتغالية أنَّ ضرائب ميناء مسقط وصحار وقلهات وخورفكان بلغت سنويًّا (8100) دينار أشرفي ذهبي[2].

شهدت جزيرة هرمز نشاطًا اقتصاديًّا كبيرًا، وكان لها علاقات اقتصادية وسياسية مع الموانئ الخاضعة لسيطرتها، وشكَّلت نقطة جذب لكل عابر بالمنطقة؛ نظرًا إلى أهميتها الاقتصادية في الخليج الفارسي (العربي)، وهو ما يُفسِّر سبب زيارة أسطول تشنغ خه (Zheng He) لها، وتدوين سكرتيره وكاتبه ماهوان[3] (Ma Huan) مشاهداته وانطباعاته عن المناطق التي زارها، بما في ذلك هرمز؛ إذ عرض في كتابه (المسح الشامل لشواطئ المحيط الغربي) تفاصيل كثيرة عنها، فقال واصفًا مناخها: "يمتاز المناخ في هرمز بأنَّه مُتنوِّع ينطوي على فصل بارد وفصل حار، وتتفتَّح الأزهار في الربيع، وتسقط الأوراق في الخريف، وينزل الصقيع، وليس الثلج. أمّا المطر فيها فهو نادر".

قد يكون أبرز ما لفت انتباه ماهوان عند وصفه أسواق هرمز هو أنواع حوانيتها التي تحوي بضائع من كل صنف إلّا الخمر، وصُنّاعها المهرة في كل فنون الحِرَف[4].

أمّا أهم سلع هرمز ومُنتَجاتها التي تباع في الأسواق فتمثَّلت فيما يُنتِجه جبلها العظيم في كل جانب من جوانبه الأربعة؛ إذ يُستخرَج من جانبٍ ملحٌ مثل الذي يُستخرَج من البحر، لكنَّه أحمر اللون، ويقلعه الناس كتلًا كبيرةً بمعاول من حديد مثل ما تُقلَع الصخور في المحاجر، ويبلغ

---

(1) المغيرية، الصراع، ص18.

(2) عُمْلة ذهبية عُرِفت باسم الأشرفي نسبةً إلى السلطان المملوكي أبي النصر برسباي الأشرف. من مزاياها أنَّها كانت متساوية الشكل في الحجم، وتزن نحو (3.45) غرامات. والأشرفي يساوي دينارًا عثمانيًّا. ينظر: محمد، عبد الرحمن. موسوعة النقود وعلم النميات، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1965م، ص9. (سيشار إليه لاحقًا: محمد، موسوعة النقود).

(3) مُترجِم صيني رافق الرحلة الصينية الرابعة، لا يُعرَف تاريخه مولده، ويقال إنَّه وُلِد عام 1380م تقريبًا من عائلة مسلمة عاشت في منطقة كوي تشيه من أعمال مدينة تشاو سنغ شرق الصين على بُعْد (38) ميلًا إلى الجنوب الشرقي من مدينة هانغ تشو التي تقع على رأس خليج يحمل الاسم نفسه. ينظر: الدامغ، فهد. "الجزيرة العربية في مُدوَّنة الكاتب الصيني ماهوان: عرض وتحليل ونقد"، مجلَّة الخليج للتاريخ والآثار، الرياض، نيسان (أبريل) 2011م، ص240.

(4) Ma Huan: Ocean’s, pp. 165.

وزن بعضها (30) شينًا (Chi) أو (40) شينًا (Chi) بالأوزان الصينية، علمًا بأنَّ الملح يكون جافًّا عند استخراجه، ثمَّ يُسحَق ناعمًا لاستخدامه في طهو الطعام. ويُستخرَج من جانبٍ ثانٍ ترابٌ أحمر قرمزي، ويُستخرَج من جانبٍ ثالث ترابٌ أبيض مثل النورة يُستخدَم في طلاء البيوت، في حين يُستخرَج من جانبٍ رابع ترابٌ أصفر مثل مسحوق الزنجبيل. وتقع على أعيان البلد وكبرائها مهمة الإشراف على تعدين هذا الجبل، ويَفِدُ التُّجّار من كل حدب وصوب لشراء الملح على اختلاف أنواعه [1].

اشتُهِرت هرمز أيضًا بأنواع عديدة من الأحجار الكريمة، مثل: حجر الياقوت الأزرق، وحجر الياقوت الأحمر، وحجر الياقوت الأصفر، والزمرد، وجواهر عيون القطِّ، وحبّات اللؤلؤ كبيرة الحجم التي يبلغ وزنها شيناً واحدًا وافنين بالوزن الصيني[2]، وفروع المرجان، وسيقانه، والخرز المصنوع، وعشرة أنواع من المُخمَل المُطرَّز الوثير، ومختلف أنواع الصوف، والمناديل الأجنبية المُطرَّزة بالحرير الأخضر والحرير الأحمر[3].

فيما يخصُّ عُمْلة هذه البلاد، ذكر ماهوان أنَّها فضِّية تُسمّى الدينار، وأنَّ قُطْرها (6) فنات، وعلى وجهيها أحرف مكتوبة، وهي عملة واسعة الاستعمال. أمّا كتابتهم فكانت بحروف عربية. وهذا يعني عدم استخدام الذهب في عمليات التداول؛ ما يعكس الحالة الاقتصادية المُعتدِلة في البلاد. من جانب آخر، أفادت الروايات التاريخية التي أوردتها المصادر الفارسية بأنَّ الملك سيف الدين بهاء كان يحكم مملكة هرمز[4].

اهتم ماهوان[5] بإحصاء أنواع المحاصيل الزراعية التي كانت تُنتَج في هرمز، مثل: الخيار، والبصل، والكُرّاث، والثوم، والزبيب، والصنوبر، والبرقوق المُجفَّف، والشَّمّام. وقد لفت انتباهه وجود أنواع كثيرة منها لغرابتها، فوصفها مُدقِّقًا في شكلها، وحجمها، ومذاقها، وأصنافها. والجدول الآتي يُبيِّن أنواع المحاصيل الزراعية التي ذكرها ماهوان إلى جانب ملاحظات عليها.

---

(1) Ibid. p. 167.

(2) الشين الصيني الواحد 尺 chi يساوي (0.001 li) ، واللي الواحد 厘 Li هو قياس صغير يبلغ حوالي ثلث قطر شعرة الإنسان.
والفي الواحد 分 fēn يساوي 10 لي 厘 Li. للأوزان والمقاييس الصينية، ينظر:
https://www.chinasage.info/measures.htm أطلع عليه بتاريخ 20 تموز (يوليو) 2023م.

(3) Ma Huan: Ocean's, p. 170.

(4) الدامغ، الجزيرة العربية ، ص278.

(5) Ma Huan: Ocean's, pp. 169-170.

الجدول رقم (2): أنواع المحاصيل الزراعية في هرمز بحسب كتابات ماهوان.

النوع		الملاحظة
الحبوب		- إنتاج الأرز والقمح ضئيل؛ إذ يُزرَع كلٌّ منهما في أماكن مُتفرِّقة، ويباع بأسعار زهيدة.
الأرز	القمح	
الفواكه		- حجم حبَّة البِطِّيخ كبير جدًّا؛ إذ يبلغ ارتفاع بعضها (٢) تشيه.
البِطِّيخ		- وجود ثلاثة أصناف من البِطِّيخ: صنف أرجواني اللون يُشبِه التمر المُجفَّف، وصنف لا بزرة فيه ويُمكِن تجفيفه، وصنف مُدوَّر حجمه كحجم الفول، ولونه قريب إلى البياض.
التفّاح		- حجم حبَّة التفّاح أشبه بقبضة اليد، وهي لذيذة الطعم، ومُعطِّرة الرائحة.
العنب		- وجود ثلاثة أصناف من العنب أو أربعة: صنف أرجواني اللون يُشبِه التمر المُجفَّف، وصنف لا بزرة فيه ويُمكِن تجفيفه، وصنف مُدوَّر حجمه كحجم الفول، ولونه قريب إلى البياض.
الرمّان		- حجم حبَّة الرمان أشبه بحجم قدح الشاي.
التمر		- وجود ثلاثة أصناف من التمر: * صنف يُسمّى الدشب، وحجم التمرة منه كحجم الإبهام، وهي بلّورية الشكل كأنَّها مطلية بالسُّكَّر، ولها نواة صغيرة، ومذاقها غير سائغ لفرط حلاوتها. *صنف يُعجَن، وتُصنَع منه كرات، يتراوح حجم كلٍّ منها بين (٢٠) شينًا و(٣٠) شينًا، ولها طعم مثل طعم ثمر البرميسون المُجفَّف. *صنف شبيه بالعُنّاب، لكنَّه أكبر حجمًا، وهو حامض الطعم، وبه تُعلَف البقر.
الخضار		
الجَزَر		- الجَزَر وفير، وهو شديد الحُمْرة، وكبير الحجم.
الفواكه المُجفَّفة		- للجوز قشرة خفيفة بيضاء اللون، وهي تنكسر عند الضغط عليها باليد. - حجم حبَّة الصنوبر هو تسن واحد.
الجوز		
اللوز		- حبَّة اللوز تُشبِه حبَّة الجوز، لكنَّها طويلة، ومُدبَّبة، وبيضاء اللون، وفي وسطها نواة يفوق طعمها طعم حبَّة الجوز.

يتبيَّن من الجدول أعلاه حرص ماهوان على ذكر تفاصيل جميع المحاصيل والمُنتَجات الزراعية المُتنوِّعة التي كانت تشتهر بها هرمز أثناء رحلة تشنغ خه لها؛ إذ وصف أصنافها جميعًا، وأشاد بوفرتها ورخص أسعار بعضها.

وبالمثل، فقد اشتُهِرت هرمز بثروة حيوانية مُتنوِّعة، يُمكِن إجمالها في الجدول الآتي:

الجدول رقم (3): أنواع الثروة الحيوانية في هرمز بحسب كتابات ماهوان

النوع	الملاحظة
الخراف	- للخراف إلية ضخمة، ووزن الواحد منها يتراوح بين (70) تشيئًا و(80) تشيئًا.
العنز	- وجود صنفين من العنز: صنف شبيه بعنز الجبل، وصنف يُسمّى العنز الناطح، وهو يُشبِه الخراف من حيث العنق، والرأس، والجبهة، ويمتاز بقرون مُقوَّسة ومُنحنِية إلى الأمام، ويُعلَّق حول عناقها جرس صغير من الحديد يُحدِث رنينًا عندما تتحرَّك. تُربّى العنز في البيوت، ويُستخدَم بعضها في مسابقات المناطحة، حيث يُراهَن عليها بالمال.
الوشق	- حجم هذا الحيوان أشبه بحجم قطٍّ كبير، ويوجد على جسمه علامات تُشبِه تلك التي على ظهر السلحفاة، وأذناه سوداوان مُدبَّبتان، وهو وحشي، لكنَّه لا يؤذي.

يتبيَّن من الجدول أعلاه اهتمام ماهوان بذكر الحيوانات المُتميِّزة من حيث الشكل، والحجم، والاستخدام، وقد فصَّل في أنواعها الثلاثة (الخراف، والعنز، والوشق)[(1)].

هـ- مجتمع مدينة هرمز:

كشفت كتابات ماهوان عن جوانب مُهِمَّة من الحياة اليومية ومظاهر المجتمع في هرمز؛ فقد وصف جانبًا من الطقوس الدينية، واللباس، والطعان، ومراسيم الدفن، والألعاب والتسلية، والهدايا المُرسَلة من ملك هرمز إلى إمبراطور الصين.

كانت هرمز واحدة من مدن العالَم الإسلامي؛ فلا غرابة أنْ يكون الدين الأوَّل فيها هو الإسلام. ولهذا، فقد دان ملكها ورعاياه بالإسلام، وهم قوم وقورون، ومُخلِصون في إيمانهم، وأتقياء، ومُلتزِمون في عباداتهم، ومُحافِظون على أداء خمس صلوات يوميًّا، ومُواظِبون على

---

(1) Ma Huan: Ocean’s, p.171.

الاغتسال، ومُحرِّمون على أنفسهم شرب الخمر، وعاداتهم تتسم بالنقاء، وهم يتحلَّون في معاملاتهم بالأمانة.

لاحظ ماهوان وجود تنوُّع في التركيبة الطبقية لمجتمع هرمز، فكان فيه الموظفون المدنيون، والعسكريون، والأطباء، والعلماء الذين هم أعلى مستوى من أمثالهم في البلاد الأُخرى. ولا وجود لعائلات فقيرة بين ظهرانيهم؛ حتى إذا نزلت مصيبة بإحدى العائلات أدَّت إلى فقرها، وضياع أموالها، فإنَّ كل الناس يسارعون إلى التبرُّع لها بالمال والكساء والغذاء؛ تخفيفًا عنها في مصابها، وسعيًا لإقالة عثراتها. وصف ماهوان أيضًا وجوه أهل هرمز بالجميلة، وأجسامهم بالمُتناسِقة؛ فهم طوال، ومفتولو العضلات[1].

كذلك اهتم ماهوان بالحديث عن المستوى المعيشي لسُكّان هرمز؛ فذكر أنَّهم أغنياء، ولا يوجد بينهم عائلات فقيرة؛ نظرًا إلى تميُّز هرمز بموقع استراتيجي جعلها محطَّة تجارية على الطريق البحري الواصل بين الصين وبحر فارس.

لكنَّ الدامغ يرى أنَّ مشاهدات ماهوان كانت مُقتصِرة على المدن وطبقات التُّجّار؛ إذ لم تأتِ على وصف مظاهر الحياة في الأرياف والبوادي. وممّا يُؤكِّد ذلك، حديث ماهوان عن طعام أهل هرمز؛ إذ قال: إنَّهم يضعون السمن في غذائهم، ويخلطونه في طعامهم قبل طبخه. وإنَّ اللحم يباع في أسواقهم، وكذا الدجاج المشوي، والهريسة، والفطائر، ومختلف أنواع الحبوب، مُبيِّنًا أنَّ الأُسر الصغيرة (تتألَّف من فردين، أو ثلاثة أفراد) لا تطبخ في بيوتها إلّا نادرًا، وأنَّها تُواظِب على شراء طعام جاهز (مُعَدٍّ) من السوق[2].

ولمّا كانت هرمز مدينة مسلمة، فقد التزم أهلها بتعاليم الدين الإسلامي في مراسيم الزواج والدفن، وأنَّه إذا رغب أحدهم في اتخاذ زوجة له، استخدم وسيطًا. وبعد الاتفاق، وإتمام ترتيبات الزواج، تقيم عائلة العريس مأدبة يُدْعى إليها القائمون على الزواج، والوسيط، وكبار الأقارب، والقاضي؛ وهو موظف رسمي يُشرِف على تطبيق أحكام الشريعة الإسلامية لإتمام عقد الزواج.

ثمَّ تتبادل العائلتان المعلومات عن أصلهما، ومآثر أجدادهما حتى ثلاثة أجيال. وبعد تنفيذ الخطوات الرسمية لعقد الزواج، يتفق الجميع على تحديد موعد الزواج. وفي حال تهاون أيُّ طرف في تنفيذ الخطوات (إجراءات الزواج الإسلامي)، فإنَّ السلطات تُعاقِبه بتهمة الزنا[3].

وفيما يخصُّ إجراءات دفن الميت، قال ماهوان إنَّ الميت يُلَفُّ بقطع من القماش الأبيض لفَّتين (لفَّة صغرى، ولفَّة كبرى)، ويُكفَّن بها. وقبل ذلك، يُؤْتى بإبريق من الماء النظيف، ويُغسَل

---

(1) Ma Huan: Ocean's,pp 166.

(2) الدامغ، الجزيرة العربية ، ص267.

(3) Ibid., p. 167.

به جسم الميت من رأسه إلى قدمه ثلاث مَرّات، ثمَّ يُعطَّر فمه وأنفه بالمسك والكافور، ثمَّ يُلَفُّ بالكفن. بعد ذلك يوضَع على مَحْمَل، ثمَّ يُدفَن مباشرة.

أمّا القبر فيتكوَّن من طبقات (صفوف، ومداميك) حجرية، وتُفرَش أرضيته بطبقة من الرمل النظيف، يتراوح سُمْكها بين (5) تسونات و(6) تسونات. بعد ذلك، تُنزَّل الجُثَّة إلى القبر، ثمَّ يُغطّى القبر بألواح حجرية بإحكام، ثمَّ يُهال فوقها تراب نظيف، فيغدو القبر أشبه بكومة من الرمل المُتماسِك[1]. والمُلاحَظ أنَّ ماهوان قد رأى هذا المشهد الجنائزي أوَّل مَرَّة؛ لذا جاء على ذكر جميع مراحله وتفصيلاته بصورة دقيقة[2].

وممّا لفت انتباه ماهوان، ألعاب الترفيه والتسلية التي كان يمارسها أهل هرمز؛ لذا وصفها وصفًا دقيقًا مُفصَّلًا يوحي بأنَّه كان صاحب روح مرحة. فقد أسهب في الحديث عنها، وركَّز على بعض الحيل التي أتقنها هؤلاء، مُبيِّنًا أنَّ العروض البهلوانية التي شاهدها لم تأتِ بما هو غير عادي، باستثناء عرض واحد امتاز بالطرافة والغرابة؛ إذ قال: "... تتمكَّن فيه عنزة من تسلُّق عمود عالٍ. ولتنفيذ هذه الحيلة، يأتي الحاوي بعمود خشبي طوله تشانغ واحد، ولا يتسع رأس العمود إلّا لوضع أظلاف العنزة الأربعة عليه، ويُثبِّت هذا العمود على الأرض ليقف مستقيمًا. ويقود الحاوي تيسًا أبيضَ صغيرًا، ويُصفِّق بيديه، ويضرب على الطبل، فيرقص التيس على دقّاته، ويقفز مُقترِبًا من العمود"[3].

و- مظاهر العلاقات السياسية بين هرمز والصين:

شهدت العلاقات السياسية بين هرمز والصين نشاطًا ملحوظًا في تلك الآونة، تمثَّلت بعض مظاهره في الهدايا التي أرسلها ملك هرمز مع أسطول تشنغ خه إلى إمبراطور الصين، ووضعها في مركب شحن، وهي: بعض أنواع الحيوانات، مثل: الأسود، والزرافات، والخيول، وبعض المعادن الثمينة، مثل: اللؤلؤ، والأحجار الكريمة، وغير ذلك من الهدايا، فضلًا عن رسالة للإمبراطور كُتِبت على ورقة من ذهب، وبعثها ملك هرمز مع بعض أعيان بلده الذين رافقوا سفن الهدايا التي أرسلها الإمبراطور في طريق عودتها إلى الصين من المحيط الغربي، حيث توجَّهوا إلى عاصمة الصين لتقديم فروض الولاء والطاعة[4].

---

(1) Ma Huan: Ocean's,pp 167.

(2) الدامغ، الجزيرة العربية ، ص252.

(3) Ibid., p 168.

(4) Ibid, p. 172.

يتبيَّن ممّا سبق أنَّ الهدايا التي كانت تُوزَّع على حكام المحطّات البحرية ما هي إلّا إشارة إلى قوَّة الإمبراطورية الصينية وعظمتها، ولكنَّ الأمر الآخر المُهِمَّ هو قبول حكام الصين المُبطَّن بمبدأ الجزية مُقابِل الحماية والتبعية؛ إذ لم يَعْمد هؤلاء الحكام إلى تهديد أيٍّ من الأقاليم والمناطق التي وصلها الأسطول الصيني، وإنَّما اكتفوا بتبادل السفارات لتأكيد دفء العلاقات الاقتصادية بين هذه الأقاليم (بما فيها هرمز) والصين.

وخلاصة القول أنَّ ما ذكره ماهوان عن ظفار وهرمز إنَّما هو تحديد الموقع الجغرافي للميناء الذي تنطلق منه الرحلة في الهند (أيْ ميناء قاليقوط)، ثمَّ تحديد موقع البلد من حيث الاتجاه والمُدَّة التي استغرقتها الرحلة في الإبحار حتى وصولها إلى الميناء المقصود.

وكذلك أظهرت تدوينات ماهوان وكتاباته الاهتمام الشديد بالجوانب التي تخصُّ الدين، وثقافة المجتمع، بما في ذلك اللغة، والعادات، وطبيعة السُّكّان الخَلْقية والخُلُقية. ولم يغفل ماهوان في كتاباته عن تقديم شروح تخصُّ المناخ وطبيعته في كلٍّ من ظفار وهرمز، مثل وصفه مناخ ظفار بأنَّه حارٌّ طوال العام. وهذا الوصف يُخالِف الواقع؛ إذ تمتاز هذه الجهة بأنَّ لها مناخًا استثنائيًّا في فصل الصيف، فضلًا عن هطل الأمطار، وانخفاض درجات الحرارة إلى ما يُقارِب العشرينات[1]. ومن ثَمَّ، فليس كل ما ذكره يجب التسليم به، وقد يُعْزى ذلك اللغط إلى الظروف والأحوال التي كانت سائدة لحظة تدوين الرحلة.

2.4 مظاهر العلاقات التجارية بين عُمان والصين

يستفتح هذا المبحث الحديث عن مظاهر العلاقات التجارية بين العرب والصين، ثمَّ يأتي بالتفصيل على بيان العلاقات العُمانية الصينية، التي هي موضوع هذه الدراسة. بعد ذلك يعرض لأنواع السلع العُمانية التي كانت تُصدَّر إلى الصين وما يتعلَّق بها، وكذا السلع التي كانت تُصدِّرها الصين إلى عُمان، وذلك بناءً على الشواهد الأثرية المُكتشَفة في بعض المدن العُمانية، لا سيَّما العملات الصينية، والخزف، ويشمل ذلك أيضًا تحديد أنواعها، ودلالات وجودها.

يهدف هذا المبحث إلى تحليل ما ذكره ماهوان (Ma Huan) المُترجِم، وكاتب الأدميرال والدبلوماسي تشنغ خه (Zheng He) عن المواد التي اشتُهِرت بها ظفار في النصف الأوَّل من القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، وصُدِّرت إلى الصين.

---

(1) الدامغ، الجزيرة العربية في مُدوَّنة الكاتب الصيني ماهوان (عرض وتحليل ونقد)، ص265.

من المعلوم أنَّ شبكة المسالك والطرق - قديمًا وحديثًا- تبدأ من مركز، وتنتهي في مركز آخر، وأنَّ حركة التنقُّل عليها كَمًّا وكيفًا تُبرِز أهمية تلك المراكز - إلى جانب موقعها الجغرافي- ودورها في تطوير العلاقات بين البلدان سياسيًّا، وحضاريًّا، وتجاريًّا.

شهدت العلاقات التجارية بين عُمان والصين نشاطًا ملحوظًا، تمثَّل في الحركة الدؤوبة للسفن التجارية على طريق الحرير البحري، وتبادل السلع المختلفة بين الجانبين، وإنشاء عديد من المشروعات التجارية في كلا البلدين. ويُمكِن بيان ذلك كله من خلال المُصنَّفات الفقهية العُمانية التي دوَّنت بعض أخبار التواصل العُماني الصيني، مثل: كتاب (الضياء) للعوتبي، وكتاب (الجامع) لابن جعفري، وكتاب (بيان الشرع) لمحمد بن إبراهيم الكندي[1]. فهذه الكتب وغيرها اشتملت على بيان معاملات تجارية عُمانية مع الصين، وما ترتَّب على أصحابها من مقدار الزكاة، مثل قول السائل: "لو أنَّ رجلًا قَدِم من الصين بعنبر ولؤلؤ وعود وكافور ونحو ذلك يساوي مائة ألف درهم، وهو من أهل عُمان، فطلبت منه الزكاة". ويتضح من هذا القول أنواع السلع التي كانت تُستورَد من الصين[2].

إضافةً إلى الكتب الفقهية، كان لكتب الرحّالة والجغرافيين العرب - الذين عاصروا، وشاهدوا، وعاينوا أحوال شبه القارة الهندية والصين- دور مُهِمٌّ في الكشف عن عمق الصلات الإنسانية والنفعية المُتبادَلة بين عُمان والصين. وهذا ما نجده جَلِيًّا في كتابات سليمان التاجر، وابن خرداذبة، وابن الفقيه، وابن بطوطة، وغيرهم ممّا سنُعوِّل عليهم في هذا البحث.

وبالمثل، كان للمصادر الصينية - هي الأُخرى- دور مُهِمٌّ في توثيق كل ما يتعلَّق بحركة التجارة على الطريق البحري الرابط بين الصين وبلدان شبه الجزيرة العربية؛ إذ يُعَدُّ كتاب (التجارات الصينية والعربية في القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين) لتشو كوا (Chau Ju-Kua) شبيهًا بما دوَّنه السيرافي؛ فقد قدَّم تشو كوا (Chau Ju-Kua) معلومات وافية عن السلع وأماكن وجودها، وجمع مادته من أفواه التُّجّار والبَحّارة الذين كان يلتقي بهم.

---

(1) الكندي، محمد بن إبراهيم. بيان الشرع، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط، 1986م، ج19، ص308. (سيشار إليه لاحقًا: الكندي، بيان الشرع).

(2) العوتبي، أبو المنذر سلمة بن مسلم. الضياء، تحقيق: سليمان بن إبراهيم الوارجلاني وآخرون، ج9، ط1، وزارة الأوقاف والشؤون الدينية، مسقط، 2015م، ص284. (سيشار إليه لاحقًا: العوتبي، الضياء).

1.2.4 الصادرات العُمانية إلى الصين.

أشارت المصادر الأوَّلية الصينية والعربية إلى أنَّ العُمانيين تاجروا بسلع نفيسة في الصين، مثل: اللبان، والمُرُّ[1]، ودم الأخوين[2]، وغير ذلك من السلع التي استُخدِمت في المعابد الصينية والوصفات الطبية. ثمَّ كان التُّجّار العُمانيون يعودون إلى بلادهم مُحمَّلين بالبضائع الصينية التي لاقت رواجًا في الأسواق المُنتشِرة على طول الطريق البحري الذي يمرُّ ببلاد الهند والسند وموانئ الخليج العربي. ومن أشهر هذا البضائع: الحرير، والخزف، والمسك، والدار صيني[3]، والغضار[4].

وفي السياق نفسه، ذكر تشو كو جوا [5] الذي عاصر أُسرة سونغ أنَّ أهم السلع التي صدَّرتها عُمان إلى الصين بحرًا هي: سلعة اللبان التي اهتم بها كثيرًا أفراد الطبقة الأرستقراطية في الصين، والبخور الذي استورِد بكمّيات كبيرة جدًّا، واحتكرته أُسرة سونغ بإصدارها قرارًا يمنع بيع البخور الذي يجلبه التُّجّار الأجانب. وبحسب إحصاء المكتب التجاري الصيني لعام 1077م (أيْ في السنة العاشرة من حكم شي نين شين زوون)، فقد استوردت مدينة تشيوانتشو وحدها (348673) جينًا (Jin) صينيًّا [6] من اللبان؛ ما يشير إلى الطلب الكبير على هذه المادة، وغيرها من السلع الأُخرى التي كان التُّجّار العرب يُصدِّرونها إلى الصين.

وكذلك عدَّد ماهوان (Ma Huan) أهم السلع والبضائع والمُنتَجات التي كانت تستوردها الصين من الخارج، وذكر منها الأنواع التي اشتُهِرت بها ظفار، مثل: الدواجن، والجِمال التي لكلٍّ

(1) صمغ راتنجي ذو رائحة طيّبة، يوجد في الصومال وجنوب بلاد العرب، و يُؤخَذ من أنواع مختلفة من نبات البلسان والمُرّ الحجازي، و يوجد على شكل قطع حمراء مصفرة، أو فرزات صمغية تكون غالبًا مُغطّاة بغبار من المُرّ نفسه. ينظر: عبد الرحمن، عبد العزيز. العلوم والفنون عند قدماء المصريين، وكالة الصحافة العربية، القاهرة ، 2021م، ص155. (سيشار إليه لاحقًا بـ: عبد الرحمن، العلوم).

(2) صمغ راتنجي يُستخرَج من نبات رهيف يُشبِه البوص، ويبلغ ارتفاعه نحو (8) أمتار، وأوراقه طويلة مُركَّبة في صورة رشي، وعنقه عمودي عليه أشواك طويلة سوداء، وأزهاره صغيرة الحجم، وثماره صغيرة مُغطّاة بحراشف سمراء لامعة. ينظر: خضر، سهام. معجم الأعشاب والنباتات، ط1، مجموعة النيل العربية، القاهرة، 2008م، ص216. (سيشار إليه لاحقًا: خضر، معجم).

(3) شجرة مُتوسِّطة الطول، تُسمّى أيضًا القرفة الصينية، وتمتاز أوراقها بوجود (3) عصيبات، خلافًا للقرفة السيلانية التي لها (5) عصيبات. يُستخدَم عطر ها وقشرها مُنشِّطًا عامًّا، وهو مضاد للتعفُّن. ينظر: إبراهيم، بدر الدين المظفر بن مجد الدين عبد الرحمن. مفرح النفس، تحقيق: عبد الفتاح عبد الرزاق حنون وآخرون، دار الكتب العلمية، بيروت، 2017م، ص162. (سيشار إليه لاحقًا: إبراهيم، مفرح).

(4) الغضارة هي الطين الحُرُّ، وقيل: الطين اللازب الأخضر، ومنه يُتَّخَذ الخزف الذي يُسمّى الغضار. ينظر: ابن منظور، محمد بن مكرم بن على، أبو الفضل جمال الدين. لسان العرب، ط3، ج5، دار صادر، بيروت، 1996م، ص23. (سيشار إليه لاحقًا: ابن منظور، لسان).

(5) Chau Ju-Kua: His work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries. Translated from Chinese by Hirth & Rockhill, New York, 1966, pp. 130-133

(6) يساوي نصف كيلوجرام تقريبًا. ينظر: يان، الاتصالات، ص13-14.

منها سنام واحد، واللبان، والعنبر، ودم الأخوين، والقاطر[1]، والمُرُّ[2]، والميعة [3]، والأصطرك السائل (العَبْهَر)[4]؛ إذ كان يُصدَّر الفائض منها إلى الخارج. وقد أدَّت التبادلات التجارية المُستمِرَّة بين عُمان والصين إلى رواج سلع كلا الجانبين، وتعزيز أُطر التفاهم المشترك.

من المُنتَجات الرئيسة الأُخرى التي كانت تستوردها الصين من عُمان (غير اللبان، والبخور الخشبي)، التمر[5]، والجواهر، والخيول العربية، والمواد الطبية، وحيوان وحيد القرن، والعنبر، وما شابه ذلك.

وقد ذكر مصدر صيني آخر[6] أنَّ أهم صادرات عُمان إلى الصين هي: اللبان، والتمر، واللؤلؤ، والخيول الأصيلة، مُبيِّنًا أنَّ اللبان (شجرة صغيرة من عائلة الزيتون أو البلسم الأخضر) كان يأتي من ظفار، وأنَّ البخور العربي كان يأتي من الصومال. وقد أُطلِق على اللبان في الكتب الصينية القديمة اسم (Xunliu) أو (Xunlu) الذي استُخدِم أوَّل مَرَّة، وكان اللبان يُشحَن إلى الصين بكمِّيات كبيرة في عهد أُسرة هان (Han Dynasty) في الألفي عام التالية، وهو يُعَدُّ بلسمًا شائع الاستخدام في الصين.

ثمَّ ذكر ياقوت الحموي، على نحوٍ مُبالَغ فيه، أنَّ أشجار اللبان لا توجد إلّا في جبال ظفار فقط، وأنَّ اللبان كان يُجمَع من هناك، ثمَّ يُنقَل إلى ظفار المدينة. قال في ذلك: "... وظفار لا مرسى بها، وقيل لي: إنَّ اللبان لا يوجد في الدنيا إلّا في جبال ظفار، وهو غَلَّة لسلطانها، وإنَّه

---

(1) صبغ أحمر له أسماء عِدَّة، منها: دم الأخوين، والبقم، والأيدع، وعندم، وقطر، ودم الثعبان، ودم الغزال، ودم التنين، والشيان، والشيانة، والعرق الأحمر، والتاطر، وعرق الحمرة. ينظر: دياب، كوكب. المعجم المفصل في الأشجار والنباتات في لسان العرب، دار الكتب العلمية، بيروت، 2001م، ص30. (سيشار إليه لاحقًا: دياب، المعجم).

(2) صمغ راتنجي ذو رائحة طيّبة، يوجد في الصومال وجنوب بلاد العرب، و يُؤخَذ من أنواع مختلفة من نبات البلسان والمُرِّ الحجازي، و يوجد على شكل قطع حمراء مصفرة، أو فرزات صمغية تكون غالبًا مُغطّاة بغبار من المُرِّ نفسه. ينظر: عبد الرحمن، العلوم، ص155.

(3) شجرة جليلة كشجرة التفّاح، لها ثمرة بيضاء أكبر من الجوز، وهي تُشبِه عيون البقر الأبيض، ويُؤكَل الظاهر منها، وفيه مرارة، وثمرته الّتى داخل النوى دسمة، يُعتصَر منها دهن هو الميعة اليابسة، ومنه تُستخرَج الميعة السائلة. ينظر: البكري، أحمد بن عبد الوهّاب بن محمد بن عبد الدائم القرشي التيمي، شهاب الدين النويري. نهاية الأرب في فنون الأدب، ج11، ط1، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2002م، ص318. (سيشار إليه لاحقًا: النويري، نهاية الأرب).

(4) جنس نباتي يضمُّ نحو (130) نوعًا من الشجيرات الكبيرة والأشجار، وتوجد منه أنواع عديدة، مثل: الأصطرك الطبي، والأصطرك اللبني. لتعرُّف المزيد عن هذا النبات، ينظر: نحال، إبراهيم. معجم نحال في الأسماء العلمية للنباتات: لاتيني-عربي (دراسة نباتية لغوية بيئية وتاريخية) مع مسارد ألفبائية (بالعربية واللاتينية)، ط1، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، 2009م، ص171.

(5) أُطلِق عليه هذا الاسم تمييزًا له عن نخيل النارجيل الذي كانت تستورده عُمان من بعض جُزُر المحيط الهندي.

(6) تشانغ، زون يان (Junyan Zhang). الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان عبر التاريخ (中国和阿曼历史上的友好往来)، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان، 1981م، ص62.

شجر ينبت في تلك المواضع مسيرة ثلاثة أيام في مثلها، وعنده بادية كبيرة نازلة، ويجتنيه أهل تلك البادية، وذاك أنَّهم يجيئون إلى شجرته، ويجرحونها بالسكّين، فيسيل اللبان منه على الأرض، ويجمعونه، ويحملونه إلى ظفار، فيأخذ السلطان قسطه، ويعطيهم قسطهم، ولا يقدرون أنْ يحملوه إلى غير ظفار أبدًا، وإنْ بلغه عن أحد منهم أنَّه يحمله إلى غير بلده أهلكه"[1].

أمّا الباحث الصيني تشانغ (Zhang) فقال إنَّه كان لظفار في العصور القديمة ميناء بحري يحمل نفس الاسم، ويقع في المهرة، جنوب خليج قمر. ولطالما كانت ظفار ميناء تصدير اللبان العربي الأكثر تركيزًا، وكانت مُنتَجات اللبان (Jiaozhou) تُنقَل عن طريق البحر إلى جنوب الصين عبر ظفار، فضلًا عن نقلها من بحر فارس، وعبر الطرق البَرِّيَّة الفارسية الجنوبية والشمالية. وقد كانت تجارة هذا البلسم الأخضر هي أقرب رابط بين الصين وعُمان[2].

ثمَّ تحدَّث تشانغ عن زراعة نخيل التمر، فقال إنَّ عُمان هي منطقة زراعة مُهِمَّة لنخيل التمر، وذلك جنبًا إلى جنب مع السودان على الساحل الغربي للبحر الأحمر، والبحرين على الساحل الغربي لبحر فارس. وأضاف تشانغ أنَّه يُمكِن عَدُّ هذه المناطق الثلاث أكبر مُنتِج لنخيل التمر في العالَم، مُبيِّنًا أنَّ لها تاريخًا طويلًا جدًّا في زراعة نخيل التمر وتصديره، وأنَّ الصينيين عرفوا نخيل التمر في القرن الثالث الميلادي بعد إبحار السفينة الشراعية الصينية أدولي[3]، وأنَّ أوَّل أشجار النخيل التي وصلت الصين كانت من عُمان وشرق إفريقيا عن طريق البحر، وأنَّ تهجين أشجار النخيل في لينجنان (岭南 Lingnan) يُعَدُّ شاهدًا تاريخيًّا على التبادلات التجارية والبستانية بين الصين وعُمان[4].

تحدَّث تشانغ أيضًا عن شجرة العُنّاب[5]، فقال إنَّ ارتفاعها يتراوح بين (3) أقدام و(4) أقدام مستقيمة (القدم الواحدة تساوي 30.48 سم)، وإنَّ أوراقها مثل كومة من الأوراق، وهي تنمو كل (5) سنوات. وأضاف تشانغ أنَّه في السنة الخامسة من حكم (太康县 Tai Kang)، ملك أُسرة شيا (Xia Dynasty) تبرَّع ليني (Linyi) بـ(100) شتلة من هذا النخيل الأجنبي؛ لذا شوهِدت أشجار النخيل نفسها في شبه جزيرة الهند الصينية في القرنين الثالث والرابع الميلاديين في عهد أُسرة تانغ. وقد نقل الفُرْس والعُمانيون هذه الشجرة إلى غوانزو (قوانغتشو) (Guangzhou/Canton)، وأطلق عليها تشانغ اسم العُنّاب الفارسي. وفي نهاية القرن التاسع

---

(1) الحموي، معجم البلدان، ج5، ص97. ينظر النسخة الإلكترونية من هذا الكتاب، مجلد 4، ص60: https://lib.eshia.ir/40581/4/60/%D9%88%D9%83%D8%A7%D9%86%D8%AA

(2) زون يان، الاتصالات الودية، ص62. رُبَّما جاء اسم البلسم الأخضر نسبةً إلى لونه الأخضر.

(3) المرجع نفسه، ص62.

(4) نفسه، ص62.

(5) نفسه، ص62.

الميلادي، شاهد ليو شون (劉尋 Liu Xun) شجرة العُنّاب الفارسية في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou)[1].

إضافةً إلى اللبان والمُنتَجات المذكورة آنفًا، كانت عُمان تُصدِّر إلى الصين مادة دم الأخوين التي أصبحت من أدوات الصيدلة الصينية[2]، وكذا أملاح البوراكس التي استُخدِمت في صناعة الصابون والزجاج (الشفّاف، والمُعتِم)، إلى جانب صمغ استخدمه الصينيون في العقاقير الطبية وغيرها[3].

وقد سبق القول أنّ، وصف ماهوان (Ma Huan) مظاهر الحياة الاقتصادية لمدينة ظفار حين زارها في رحلته السادسة ورحلته السابعة، وتحدَّث عن المُقوِّمات الطبيعية في المدينة، مثل: الموقع الجغرافي الاستراتيجي، واعتدال المناخ، وأثره في الوضع الاقتصادي للمدينة، مُمثَّلًا في زراعة أنواع مُتعدِّدة من الحبوب والخضراوات والفواكه، والنهوض بالثروة الحيوانية في ظفار.

ثمَّ جاء ماهوان على ذكر أهم المزروعات التي امتازت بها ظفار في تلك الحقبة من القرن الخامس عشر الميلادي، وهي: الأرز المقشور، والأرز غير المقشور، والقمح، والذرة البيضاء، والذرة الصفراء، وبذور القُنَّب، وجميع أنواع الخضار، والقرع[4].

وقد استرسل الرحّالة ماهوان في الحديث عن اللبان الذي يُعَدُّ أكثر المواد المُنتَجة شهرة في ظفار على مَرِّ العصور، مُبيِّنًا فوائدها الجَمَّة، وشارحًا كيفية حصاده في تلك المنطقة[5].

---

(1) زون يان، الاتصالات الودية ، ص62.

(2) Zhang Yin Lan and Zhu Jia Qin (eds), Collections of Information About the Communication Between China and the western Countries, vol. I, China Press House Beijing, 1974, pp. 165, 168 .

(3) كرّار، العلاقات التاريخية، ص154.

(4) Huan, op. cit., p.151.

(5) Huan, Overall, p.151.

2.2.4 الصادرات الصينية إلى عُمان.

من أهم السلع والمُنتَجات التي كان يستوردها التُّجّار العُمانيون من الصين، وذكرها ماهوان (Ma Huan) عند وصفه الطريق من كاليكوت في الاتجاه الشمالي الغربي إلى مدينة ظفار بعد (10) أيام بلياليها في البحر: الحرير، والأقمشة النباتية، والمواد الطبية، والمسك الذي كان يُجلَب من بلاد التبت[1]، والعود، والذهب، والصفيح، والملابس، والسروج، والدار صيني، والفضَّة، واللؤلؤ، والخشب، والأرز، والفلفل، والحرير، والستان المُلوَّن، والتوابل، والشاي، والخزف (الغضار)[2].

1- الخزف الصيني في عُمان، وأنواعه، واستخداماته.

بالتوازي مع التطوُّر الاقتصادي الذي شهدته مدينة البليد في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، استورد ميناؤها كمِّيات من الخزف الصيني عبر الطريق التجاري البحري. ولهذا ستتناول الدراسة بالشرح والتحليل والمناقشة أهم المُنتَجات الخزفية المُكتشَفة في عُمان، التي تُثبِت وجود نوع من التواصل التجاري مع الصين.

كانت مدينة البليد القديمة (تقع في محافظة ظفار اليوم) تتبع لحكم أُسرة بني رسول[3] منذ عام 1279م. وكان لهذه الأُسرة الحاكمة علاقات دبلوماسية، وتبادل تجاري فاعل مع الصين[4]،

(1) كرّار، العلاقات التاريخية، ص154.

(2) العلاقات بين عُمان والصين (中国和阿曼关系)، ملف رقم 1، ص13. ينظر:
China Academic Journal Electronic Publishing House. http://www.enki.net C.2021-1994

(3) أنشأ بنو رسول دولتهم العربية (الدولة الرسولية) في جنوب شبه الجزيرة العربية، وهم يُنسَبون إلى جبلة بن الأيهم الغساني. أسَّس هذه الدولة عمر بن رسول، مُعلِنًا استقلالها عن الأيوبيين في مصر، ونصَّب نفسه ملكًا مستقلًا، وجعل لنفسه لقب (الملك المنصور)، وكانت عاصمته مدينة تعز. ظلَّ الرسوليون على ولائهم للخلافة العباسية حتى وقت مُتأخِّر، وقد استمرَّ حكمهم خمسة وعشرين عامًا (626-858هـ/1229-1454م). لتعرُّف المزيد عن دولة بني رسول ونشأتها، ينظر: الخزرجي، علي بن الحسن بن أبي بكر بن الحسن ابن وهاس (ت:812هـ). كتاب العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية. عُني بتصحيحه وتنقيحه: محمد بسيوني عسل جـ 2: تحقيق: محمد بن علي الأكوع الحوالي الناشر: مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، و دار الآداب، بيروت - لبنان الطبعة: الأولى، 1403هـ/ 1983م عدد الأجزاء: 2. ينظر النسخة الإلكترونية من هذا الكتاب في الرابط التالي:
https://web.archive.org/web/20210604084904/https://al-maktaba.org/book/9233/21
Smith, G. R. Rasulids, The Encyclopedia of Islam, Vol. VIII, ed. C. E. Bosworth, E. van Donzel, W.P. Heinrichs and G. Lecomte, (Brill, 1996), P. 455.

(4) Visconti, C. “Chinese porcelain and stoneware from al-Balīd”. (Pp. 247-254). In: *Trade and contacts between southern Arabia and East Asia: the evidence from al-Balīd (southern Oman)*. Proceedings of the Seminar for Arabian Studies. Vol. 50. 2020. Papers from the fifty-third meeting of the Seminar for Arabian Studies

عاد على البليد بالنفع والخير العميم؛ إذ أدّى ميناؤها دورًا مُهِمًّا في تعزيز العلاقات الدبلوماسية وتنشيط عمليات التبادل التجاري مع موانئ عِدَّة على طول الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية[1].

وصل الخزف الصيني إلى عُمان في بداية القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، عن طريق القوافل البَرِّيَّة التي تُفْضي مسالكها إلى الطرق البحرية في المحيط الهندي، ومن خلال الطرق البحرية، ولكنْ بصورة محدودة؛ إذ شهدت حركة التجارة في ظفار نشاطًا كبيرًا ملحوظًا[2].

برزت أهمية ميناء البليد على ساحة التجارة الدولية، بما في ذلك التجارة مع الصين، بالتزامن مع وصول بعثات تشنغ خه[3] (Zheng He) الصيني التي وطَّدت دعائم العلاقات الدبلوماسية الصينية مع ظفار، وأفضت إلى حالة فريدة من النشاط التجاري بين الطرفين، ما تزال آثارها ماثلة حتى اليوم بما اكتُشِف من عديد نماذج البورسلان الصيني في حصن البليد، التي رُبَّما وصلت إليه في إطار تبادل الهدايا بين البعثات الصينية والبعثات العربية والعُمانية التي كانت قائمة آنذاك.

ففي عهد الإمبراطور يونغلي (永樂帝 Yongle) (1402-1424)، أرسلت ظفار وعدن وفدًا رسميًّا إلى البلاط الصيني؛ ما دفع تشنغ خه (Zheng He) إلى ردِّ الزيارة بالمثل عام 1423م. وفي عام 1430م، أمر الإمبراطور زواندي (朱瞻基 Xuande) (1425-1435) بإرسال وفد إلى عُمان، حيث وصلها عام 1433م، ثمَّ قفل عائدًا إلى الصين عام 1436م، أيْ في السنة الأولى من زمن حكم الإمبراطور (明英宗 Zhengtong) (1427-1464م).

---

held at the University of Leiden from Thursday 11th to Saturday 13th July 2019 Seminar for Arabian Studies. Archaeopress: Oxford 2000. P. 248.

ينظر أيضًا:

Varisco D.M. 1993. Texts and pretexts: The unity of the Rasulid state under al-Malik al-Muzaffar. Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée 67: 13–24. 1993; Sen T. 2016 [2017]. The impact of Zheng He's expeditions on Indian Ocean interactions. Bulletin of the School of Oriental and African Studies 79/3: 609–636.

(1) Visconti. Chinese porcelain, P. 248.

(2) Loc. Cit.

(3) كان مَلّاحًا صينيًّا ومُستكشِفًا ودبلوماسيًّا وأدميرالًا للأسطول، وخصيًّا في البلاط الإمبراطوري الصيني، وقد أفردت له الدراسة المبحث الأوَّل من هذا الفصل.

ومن الجدير بالذكر أنَّ أول زيارة صينية رسمية لعُمان كانت في عهد الإمبراطور هونغ باو (红包 Hong Bao) أو تشو مان (周满 Zhou Man)، أثناء الرحلة الاستكشافية السادسة التي قام بها تشنغ خه (Zheng He) (1421-1422)[1].

وكانت التنقيبات الأثرية التي أشرفت عليها الباحثة فيسكونتي (Visconti)[2] في البليد قد كشفت عن وجود مجموعات من الخزف (Ceramic) المُستورَد من الصين؛ ما يشير إلى وجود أنشطة تجارية بين ميناء البليد وبعض الموانئ الصينية في تلك الآونة. وقد وصلت نسبة المُنتَجات الصينية المُكتشَفة في بعض الوحدات الطبقية (Stratigraphic Units: SU) إلى 2.56٪ من مُكتشَفات الموقع المختلفة، ووصلت النسبة في وحدات أُخرى من الموقع إلى 4.4%. وهذه النسبة بالرغم من دنوِّها وانخفاضها، فإنَّنا لا نجدها في أيِّ موقع آخر من مواقع المحيط الهندي التي تكاد تصل فيها نسبة المُنتَجات الصينية إلى أقلَّ من 1%.

وفي السياق نفسه، ذكرت فيسكونتي (Visconti) أنَّ أعلى نسبة من مُنتَجات هذه المرحلة يُمكِن تأريخها بسهولة؛ لأنَّها مُكتشَفة في سياقها الأثري والتاريخي (أيْ مع عناصر أثرية أُخرى تعود إلى الحقبة التاريخية نفسها)، وهي تشير إلى عهد من عهود ازدهار مدينة البليد، التي امتدَّت من النصف الثاني من القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي إلى القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي الذي بدأ فيه البرتغاليون استخدام الطرق البحرية نفسها[3].

عثر المُنقِّبون في حصن البليد أيضًا على كمِّيات كبيرة من أنواع السيلادون (Celadon) والبورسلان (Porcelain) المُستورَدة[4]؛ ما قدَّم دلائل مُهِمَّة على الدور الفاعل الذي اضطلع به ميناء البليد في عهد ازدهاره من القرن السابع الهجري (الثالث عشر الميلادي) إلى القرن التاسع الهجري (الخامس عشر الميلادي)، وكذا العلاقات التجارية البحرية التي أقامتها عُمان مع الصين، ومع أقاليم أُخرى على امتداد سواحل المحيط الهندي، وبحر فارس، والبحر الأحمر.

---

(1) Visconti, ibid., 248, fn. 2.
(2) Visconti, Chinese Porcelain, P. 247.
(3) Visconti, Chinese Porcelain, P. 247.
(4) Fusaro, Materials from Husn Al Balid, Pp. 185.

استطاعت فيسكونتي (Visconti) تحديد مرحلتين تاريخيتين من مراحل ازدهار مدينة البليد وميناءها، استوردت عُمان خلالهما مُنتَجات من السيلادون والبورسلان من الصين وجنوب شرق آسيا، وهما[1]:

أ. المرحلة الأولى (من نهاية القرن الثالث عشر الميلادي إلى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي): تشمل هذه المرحلة مُنتَجات صينية تعود إلى الحقبة التي تقع ضمن الحدود الزمنية التي ستتناولها الدراسة بالتحليل والمقارنة.

ب. المرحلة الثانية (من نهاية القرن السابع عشر الميلادي إلى مطلع القرن الثامن عشر الميلادي): تشمل هذه المرحلة مُنتَجات خزفية عُثِر عليها فوق سطح أرض الحصن؛ ما يعني أنَّها مُتأخِّرة زمنيًّا عن المرحلة الأولى. وهي تُمثِّل آخر عهود الاستقرار السُّكّاني في الحصن، لكنَّها لا تدخل ضمن الحدود الزمنية للدراسة.

2- أنواع المُنتَجات الخزفية الصينية في عُمان:

صنَّفت فيسكونتي (Visconti) الأواني التي استوردتها عُمان من الصين في المرحلة الأولى (أيْ من نهاية القرن الثالث عشر الميلادي إلى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي) إلى عِدَّة مجموعات، اعتمادًا على مادة الإناء (أيْ نوعية الصلصال)، وطريقة تزجيج سطح الإناء[2]. وهذه المجموعات هي[3]:

- الأواني الخزفية المُميَّزة بالتزجيج الأخضر على السطح (glazed stone ware).
- المُنتَجات التي تحوي طينة صناعية من بودرة حجرية بيضاء (White stone ware)، وهي مزجَّجة بالأخضر من بورسلان Porcelain مدينة دهوا (Dehua) المعروف في الغرب باسم الخزف الصيني الأبيض (Blanc de Chine)، وهو نوع من الخزف المصنوع في مدينة دهوا بمقاطعة فوجيان.

---

(1) Visconti, C. Chinese and East Asian ceramics". In: New researches at the port of Al Balid and its castle (Husn): Interim Report (2016-2018). The Journal of Oman Studies. Vol. 21. 2020. Pp. 186.

(2) تزجيج الاناء هو تغطية سطح الاناء بطبقة زجاجية في الأصل شفافة لتقويته ضد الكسر، ولاعطائه جمالًا وبريقًا، وملمسًا ناعمًا، ولحماية الزخارف التي تحته underglaze، أو تلك المزخرفة فيه in glazeقبل وضعه في الفرن، أو المدهونة فوقه onglaze بعد إخراجه من الفرن.

(3) Visconti, Chinese,2020, p. 18.

- الجِرار الكبيرة المعروفة باسم مرتبان (Martaban)[1]، ونوع من البورسلان المعروف باسم تشينغباي (青白 Qingbai). وهذا الاسم يتألَّف من كلمتين، هما: أخضر (青)، وأبيض (白)؛ ذلك أنَّ هذين اللونين مُتلازِمان دائمًا في هذا النوع من البورسلان.
- البورسلان المُزجَّج باللون الأبيض (White glaze) المائل إلى الزرقة، والبورسلان ذو السطح البني الداكن مثل لون القهوة.
- البورسلان ذو اللون الأزرق (monochrome)، والبورسلان مُتعدِّد الألوان (Polychrome).
- كذلك كشفت الدراسة التي أجرتها فيسكونتي (Visconti) [2] عن أهم المُنتَجات التي استوردتها عُمان من الصين عبر ميناء البليد من نهاية القرن الثالث عشر الميلادي إلى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي، وهي مُنتَجات السيلادون (Celadon)، والبورسلان (Porcelain).

أما تصنيفات هذه المنتجات الصينية الخزفية التي تم العثور عليها في عمان، فهي بشكل عام ما يلي:

1-2 مُنتَجات البورسلان (Porcelain) الصيني المستورَدة، ودلالاتها:

قدَّمت مجموعات البورسلان الصيني التي عُثِر عليها في حصن البليد معلومات مُهِمَّة عن أنواعها المختلفة بعد الدراسة التي أعدَّتها كيارا فيسكونتي (Chiara Visconti)[3]. وقد عملت هذه الباحثة على مقارنة تلك المجموعات بمُنتَجات بورسلان أُخرى عُثِر عليها في منطقة تمتدُّ من ساحل الهند الجنوبي الشرقي إلى شبه الجزيرة العربية والقرن الإفريقي، بل أبعد من ذلك جنوبًا؛ حتى الساحل السواحلي، وبمجموعات أُخرى عُثِر عليها في حمولات سفن التُّجّار الغارقة في المحيط الهندي على امتداد الطريق البحري الذي ربط موانئ جنوب الصين بجنوب شرق آسيا من جانب، وموانئ الشرق الأدنى والشرق الأوسط بالساحل الإفريقي الشرقي من جانب آخر[4]..

وقد توصَّلت دراسة فيسكونتي (Visconti) إلى معلومات مُهِمَّة جدًّا من البورسلان الذي عُثِر عليه في في الصين خلال عقد الثمانينيات من القرن الماضي، بعد تنقيبات أثرية في أفران

---

(1) جرَّة كبيرة من الفخار، خضراء اللون، ومُزجَّجة، كانت تُصنَع أصلًا في بورما السفلى، وهي تُستخدَم للتخزين المنزلي (مثل: الماء، والطعام) بوجه خاص. وقد جاء هذا الاسم نسبةً إلى مدينة مارتابان سابقًا؛ وهي بلدة تقع في مقاطعة ثاتون (Thaton) بولاية مون (Mon) في ميانمار.

(2) Visconti. Chinese. P. 186.

(3) Visconti, Chinese Porcelain,2000, P. 247.

(4) Visconti, Chinese Porcelain,2000, P. 247.

ملكية بمدينة (Jingdezhen) التي كانت مركزًا رئيسًا لصناعة البورسلان الصيني[1]. وتوصَّلت الدراسة أيضًا إلى معلومات عن مجموعات البورسلان التي عُثِر عليها في منطقة أردبيل بإيران، وقصر طوبقابي في استانبول[2].

2-2 مُنتَجات السيلادون (Celadon) الصيني المُستورَدة، ودلالاتها:

تُعَدُّ مُنتَجات السيلادون (Celadon) أفضل ما استوردته عُمان من الصين من نهاية القرن الثالث غشر الى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي. وهي مُنتَجات تشمل مجموعة كبيرة من الخزف الذي يتطلَّب تطويعه وصنعه درجات حرارة عالية ومتفاوتة في الفرن. وهو ذو طينة صناعية حجرية بيضاء (Stone ware)؛ أيْ إنَّ خامته ليست من الصلصال الطبيعي، وإنَّما من صلصال صناعي أبيض صُلْب، ليس فيه مسامات، ويحتاج إلى درجة حرق أعلى من الصلصال الطبيعي [3].

أشارت دراسة فيسكونتي (Visconti)[4] إلى أنَّ أواني السيلادون البيضاء هي مُنتَجات من منطقة دهوا (Dehua) في مقاطعة فوجيان، وأنَّها ذات طينة صناعية من بودرة حجرية جبلية بيضاء (White stone ware)، فيما يُعرَف في الغرب باسم الخزف الصيني الأبيض (Blanc de Chine). وقد تفرَّدت مناطق مُعيَّنة من الصين بصناعة هذا الخزف منذ عصر أُسرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م)، وبخاصة مدينة لونغ كوان (Longquan 龙泉市) جنوب غرب مقاطعة تشجيانغ (Zhejiang) على الساحل الشرقي الصيني. وكان هذا النوع من الخزف يُمثِّل معظم ما تمَّ تصديره من الصين إلى شبه الجزيرة العربية، والأقاليم المحيطة من القرن الثالث عشر الميلادي إلى القرن الخامس عشر الميلادي؛ أيْ في عهد ازدهار مدينة البليد ومينائها. وقد عُثِر على نماذج من هذا الخزف في حصن البليد، ورُبَّما أُعيد تصديره من موانئ عُمان إلى قلعة البحرين، وجلفار الندود (رأس الخيمة)، وسيراف[5]، وهرمز.

يمتاز السيلادون بتغطيته بطبقة زجاجية شفّافة، وميل لون التزجيج أحيانًا إلى الزرقة، أو اللون الأزرق المخضر، أو اللون الأخضر الزيتوني. وهذا النوع من السيلادون كان شائعًا أيام

---

(1) Kaoga, Wenwu, and other archaeological journals regularly publish excavation reports on Jingdezhen kilns.

(2) Visconti, ibid., P. 247.

(3) لمزيد من التفاصيل عن مميزات السيلادون Celadon، أنظرمادة Celadon في:
https://www.britannica.com/art/celadon

(4) Visconti, Chinese Porcelain,2000, P. 247.

(5) مدينة جبلية تقع على ساحل بحر فارس، وقد وصفها الحموي بأنَّها كانت روضة الهند. ينظر: الحموي، معجم البلدان، ج3، ص294.

حكم أُسرة سونغ الجنوبية (Southern Song Dynasty) (1127-1279م)، وأُسرة يوان (Yuan Dynasty) (1279-1368م)، وقد شهد إقبالًا كبيرًا عليه، لا سيَّما على شواطئ بحر فارس والجزيرة العربية وغيرها؛ ما أدّى إلى تزايد أعداد أفران صناعته في الصين.

من مراكز إنتاج السيلادون في الصين أيضًا: مدينة فوجيان (Fujian)، ومدينة غواندونغ (Guangdong) على الساحل الجنوبي للصين. وهو من البورسلان الأبيض ذي النوعية الجيِّدة التي استوردتها عُمان من الصين، وعُثِر عليها بجوار البرج الثاني فوق الجدار الجنوبي لحصن البليد، على طاسة (سلطانية bowl) محفوظة في مخازن متحف صلالة، وهي تعود إلى ما بعد القرن الثالث عشر الميلادي (الشكل 13) [1]. وهذه الطاسة هي من صناعة مدينة فوجيان، وفيها تزجيج شفّاف لامع، ما عدا الحافة؛ فهي غير مُزجَّجة.



الشكل (13): طاسة (سلطانية) من خزف السيلادون الأبيض عُثِر عليها في حصن البليد.
(Museum, Chinese Material, P. 11)

عُثِر في حصن البليد أيضًا على جزء من مزهرية (Vase) عليها زخرفة اللوتس، وعُثِر على قطعة أُخرى تُشبِهها في قصر طوبقابي باستانبول، وكذلك في مصر، وهي تعود إلى القرن الرابع عشر الميلادي. وهذا يدلُّ على توسُّع حركة التجارة الصينية مع هذه الأقاليم، بَرًّا وبحرًا عبر أكثر من محطَّة بَرّيَّة وميناء.

---

(1) لمزيد من التفاصيل، ينظر:
Museum of the Land of the Frankincense. Chinese Materials from The Land of Frankincense (Dhofar), P. 11.

كذلك عُثِر في حصن البليد (الغرفة A2) على جزء من مزهرية مصنوعة من السيلادون الأبيض، ومُزخرَفة بلفائف شجيرة وردة الفاوانيا (peony scrolls)، وهي مُنفَّذة بالقالب (molded)، ومدمَجة على سطح المزهرية بطريقة اللصق قبل جفاف التحفة ووضعها في الفرن. ويغطّي سطح المزهرية طبقة زجاجية (Glaze) شفّافة لامعة (الشكل 14). وقد أطلق رجال الآثار على هذا الشكل من المزهريات اسم درابزين (baluster vase)؛ ذلك أنَّ شكلها وهي كاملة يُشبِه عمود الدرابزين. وما تزال هذه التحفة محفوظة في مخازن متحف صلالة.
وقد عُثِر أيضًا على شبيه لهذا النوع من السيلادون الأبيض ضمن حمولة سفينة غرقت قرب جُزُر سنان (Shinan Sinan) جنوب كوريا عام 1323م تقريبًا [(1)].



الشكل (14): جزء من مزهرية من السيلادون الأبيض الصيني مُزخرَفة بشجيرة وردة الفاوانيا
(Museum, Chinese materials. P. 12)

يُذكَر أنَّ مدينة لونغ كوان (Longquan) تميَّزت بصناعة هذا النمط من الزخارف الذي تغطّيه طبقة شفّافة من الزجاج (Transparent glaze)، وقد بدأ إنتاجه في القرن الثالث عشر الميلادي والقرن الرابع عشر الميلادي أيام حكم أُسرة يوان (Yuan Dynasty) (1271-1368م) [(2)].

---

(1) Museum, Chinese materials. P. 12; Visconti, Chinese, P. 187. Fig. 16.

(2) للمزيد من التفاصيل عن ذلك، أنظر:
https://www.britannica.com/art/celadong

3-2 مُنتَجات البورسلان الصيني الأزرق والأبيض المُستورَدة، ودلالاتها:

بدأ وصول البورسلان الصيني إلى عُمان في ظِلِّ انتعاش حركة التجارة البحرية على امتداد سواحل المحيط الهندي[1]. وقد أمكن تأكيد ذلك أثريًّا في حصن البليد[2]؛ ذلك أنَّ نسبة البورسلان الصيني المُكتشَف في الموقع وصلت في بعض المستويات - كما ذكرنا آنفًا- إلى (4.4%).

وممّا يُؤكِّد حركة التجارة الصينية الكثيفة في ميناء البليد، وصول نوعية من البورسلان (Porcelain) الصيني تُعرَف باسم (青花 qinghua) الذي يعني الأزرق والأبيض؛ أيْ زخارف زرقاء على أرضية بيضاء[3]. تمتاز هذه النوعية من المُنتَجات بأنَّها ناصعة البياض، ومُوشَّحة بعناصر زخرفية مُلوَّنة باللون الأزرق الكوبالتي (أيِ اللون الأزرق الناتج من أكسيد الكوبالت في الفرن)، تغطّيها طبقة زجاجية من الجير القلوي (Lime-alkali glaze)[4].

عُثِر في حصن البليد على نماذج من هذا النوع، وهي أجزاء من طاستين (سلطانيتين bowls) صغيرتين لهما حافات مقلوبة (everted rims)، وبقايا قدح (كأس) من البورسلان محفوظ في مخازن متحف صلالة (الشكل 15)، وقد عُثِر عليه في الغرفة (A33) بحصن البليد، وهو مُزخرَف بشريط نباتي محصور بين خطين تحت الحافة، وتمثَّل عنصر الزخرفة بساق نباتية مُتموِّجة تنبثق منها أوراق نباتية، وتنتهي بوردة مُحوَّرة عن الطبيعة، رُبَّما كانت مُكرَّرة على البقايا المفقودة من محيط القدح، ويغطّي سطح القدح من الخارج طبقة شفّافة من الزجاج (Transparent glaze)[5].

---

(1) Chaudhuri K.N. 1985. Trade and civilisation in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750. Cambridge: Cambridge University Press. 1985. P. 139.

(2) Pavan, A. Fieldwork and study of the materials: the state of art. In: Trade and contacts between southern Arabia and East Asia: the evidence from al-Balīd (southern Oman). Proceedings of the Seminar for Arabian Studies. Vol. 50. 2020. Papers from the fifty-third meeting of the Seminar for Arabian Studies held at the University of Leiden from Thursday 11th to Saturday 13th July 2019 Seminar for Arabian Studies. Archaeopress: Oxford 2000P. P. 174.

(3) Qinghua Porcelain in Chinese Antiques: https://www.chineseantiques.co.uk/qinghua-porcelain/

(4) Qinghua Porcelain in Chinese Antiques: https://www.chineseantiques.co.uk/qinghua-porcelain/

(5) Visconti, Chinese, P. 189.



الشكل (15): بقايا قدح (كأس) من الخزف الصيني الأزرق والأبيض من حصن البليد
(Visconti. Chinese and East Asian Ceramics. P. 185, fig. 19)

والظاهر أنَّ هذا النوع من الزخارف قد ميَّز المُنتَجات المصنوعة من البورسلان الأزرق والأبيض مطلع القرن الرابع عشر الميلادي، التي يعود تاريخ صنعها إلى عصر الإمبراطورية المغولية في القرن الثالث عشر الميلادي والقرن الرابع عشر الميلادي[1]. وهي تُشبِه مُنتَجات عُثِر عليها في حطام سفينة تعود إلى عصر أُسرة يوان (Yuan Dynasty) خارج جُزُر شيشا (Xisha) المعروفة بجُزُر باراسيل (Paracel)، وصينيًا (西沙群 Islands Xisha) في بحر الصين الجنوبي، وهي الآن معروضة في متحف شنغاي (Shanghai Museum: 240-243).

كذلك عُثِر على طاسات (سلطانيات bowls) ومزهريات (vases) من البورسلان، تمتاز بزخارفها الزرقاء على أرضية بيضاء، ويعود تاريخها إلى عصر أُسرتي يوان (Yuan) ومنغ (Ming) في القرن الرابع عشر الميلادي. وكانت واحدة منها مُزخرَفة بإطار من البتلات (الشقائق)، وبعناصر نباتية أُخرى محصورة داخل دائرة تُزخرِف القاعدة من الداخل. وهذه القطعة تُشبِه كثيرًا في تصميمها الزخرفي ودرجة لونها الأزرق جزءًا من طاسة (سلطانية

(1) نشأت الإمبراطورية المغولية في منغوليا الحالية في شرق آسيا، وامتدَّت في عصور أوجها من بحر اليابان إلى أجزاء من أوروبا الشرقية، وامتدَّت شمالًا إلى أجزاء من القطب الشمالي، وإلى أجزاء من شبه القارة الهندية، وحاولت غزو جنوب شرق آسيا، واحتلال الهضبة الإيرانية، وامتدَّت غربًا حتى بلاد الشام. لتعرُّف المزيد عن الإمبراطورية المغولية، ينظر:
Morgan, David. The Mongols (The Peoples of Europe Book 5). 2nd Edition, Kindle Edition, 2007, P. 5.

(bowl) عُثِر عليها في كلوة ماسوكو (Kilwa Masoko) على الساحل التنزاني، ويعود تاريخها إلى الربع الثالث من القرن الرابع عشر الميلادي.

وبالمثل، فقد عُثِر في محافظة ظفار على طاسة كاملة (سلطانية bowl) ذات زخارف زرقاء على أرضية بيضاء تعود إلى أيام حكم أُسرة مينغ (Ming Dynasty) (1368-1644)[1]، وهي الآن معروضة في متحف عُمان عبر الزمان (الشكل16).



الشكل (16): طاسة (سلطانية) من الخزف الصيني الأزرق والأبيض عُثِر عليها في حصن البليد.
(Museum, Chinese Materials. P.10)

كذلك عُثِر في الغرفة (A33) بحصن البليد على عناصر زخرفية تُزيِّن صحنًا صغيرًا من البورسلان، وتمتزج فيها تنينات مُتعارِكة fighting dragons وسط بحر من الأمواج (الشكل 17 جهة اليسار). أمّا قاعدة الصحن فتُزخرِفها كتابة بخط (楷书 kaishu) داخل دائرة (الشكل 17 جهة اليمبن) مُدوَّن فيها (Da Ming Xuande nian zao) **大明宣德年造**؛ أيْ صُنِع في عهد شواند (Xuande)، وهو الاسم الشخصي للإمبراطور تشو زانجي (Zhu 朱瞻基 Zhanji) الذي حكم من عام 1425م إلى عام 1435م، ويُعَدُّ الإمبراطور الخامس في أُسرة تانغ العظيم (الشكل 21 جهة اليمين). وقد ظهرت هذه النوعية من المُنتَجات في بداية حكم أُسرة مينغ (Ming) (1368-1644م)، وأخذت تنتشر تحديدًا في عهد الإمبراطور زواندي (朱瞻 Xuande) (1425-1435م). وهذا الصحن محفوظ اليوم في مخازن متحف صلالة.

(1) Museum, Chinese Materials. P. 8.



الشكل (17): صحن من الخزف الأزرق والأبيض (زخارف الوجه: تنينات تتعارك. ومن الخارج: كتابة صينية داخل دائرة).
(Museum, Chinese Materials. P. 4)

أمّا مُنتَجات القرن الخامس عشر الميلادي تحديدًا فهي مُمثَّلة بطاسة (سلطانية bowl) من البورسلان، عُثِر عليها في الغرفة (A97) بحصن البليد، ولها حافة مقلوبة، وهي مُزخرَفة بعناصر نباتية مُوشَّحة باللون الأزرق الكوبالتي الداكن فوق أرضية بيضاء، وتغطّي الزخارف طبقة من الزجاج. أمّا قاع الطاسة فمُوشَّح بزخارف نباتية من الأزهار والأوراق، ويوجد على حافة السطح الخارجي لفيفة نباتية، تحتها جزء من زخرفة اللوتس (Lotus) مُوشَّح بأزهار وأوراق مُفصَّصة تنبثق من ساق مُتموِّجة (الشكل18). ويعود تاريخ هذه الطاسة إلى القرن الخامس عشر الميلادي، وهي الآن محفوظة في مخازن متحف صلالة[1].





الشكل (18): وجها طاسة (سلطانية) من الخزف الصيني الأزرق والأبيض عُثِر عليها في حصن البليد.
(The Museum of the The Land of Frankincense (Dhofar), Catalogue, P.6)

(1) Museum, Chinese Materials. P. .5

4-2 العملات الصينية المُكتشَفة في عُمان، ودلالاتها التاريخية.

امتازت عُمان والصين بعلاقات تجارية واسعة على الطريق البحري الذي يُفْضي إلى ميناء صحار، وميناء البليد، وموانئ عُمانية أُخرى. وممّا يُؤكِّد ذلك، العثور على عملات معدنية صينية في مناطق عديدة من عُمان تعود إلى الحقبة التي تتناولها الدراسة بالعرض والتحليل والمناقشة؛ فقد أسفرت التنقيبات الأثرية عن العثور على نماذج من العملات المعدنية الصينية التي كانت مُتداوَلة في بلاد الصين آنذاك (الشكل 19) .



الشكل (19): نقود معدنية صينية عُثِر عليها في منطقة البليد، ووُسِم عليها لقب (ناصر الدين) (Museum, Chinese Materials P. 24)

وقد جاء ذكرها ضمن تقرير الباحثة فيسكونتي (Visconti) على النحو الآتي[1]:

1. العثور على عملات معدنية في مناطق مختلفة حول سور مدينة البليد والحصن أثناء الحفريات الأثرية التي أشرف عليها باول (Powl) عام 1997م.
2. العثور على عملات ورقية عديدة، بعضها مُكتمِل، وبعضها الآخر مُتآكِل.
3. العثور على نقود مصنوعة من البرونز، ومغطّى كثير منها بصدأ تركوازي (فيروزي) اللون، ناتج من أكسيد النحاس؛ ذلك أنَّ البرونز يحوي نسبة كبيرة من النحاس، ونسبة أقلَّ من القصدير.

---

(1) Visconti, C. “Chinese coins from Al Baleed with comments”. A report dated on 24/7/2019 (Naples), submitted to the Ministry of Heritage and Tourism. Oman; Chinese materials from The Land of Frankincense (Dhofar). A report submitted to the Ministry of Heritage and Tourism. Oman. Pp. 55-63.

4. العثور على نقود دائرية الشكل، ومنقوش عليها في الوجه والظهر، وهي مثقوبة من المركز بشكل نجمي، ومحفوظة في متحف صلالة. يعود تاريخ هذه النقود إلى ما بين القرن العاشر الميلادي والنصف الثاني من القرن السادس عشر الميلادي، أيام حكم أُسرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م).

وفيما يأتي وصف لنماذج منها:

- مسكوكة يُمكِن نسبتها إلى شينينغ (Xining) (1068-1077م)، وهي مُدَّة حكم الإمبراطور شينزونغ (Shenzong) من أُسرة سونغ الشمالية (North Song Dynasty)، وإلى الإمبراطور شينزونغ (Shenzong) (1068-1085م) من أيام حكم أُسرة سونغ الشمالية (Northern Song Dynasty)، وإلى جيايو (Joayou) (1056-1063م)، وهو الإمبراطور الأخير (Renzong) الذي حكم من عام 1023م إلى عام 1063م في عهد أُسرة سونغ الشمالية (North Song Dynasty)، وإلى الإمبراطور زينزونغ (Zhenzong) الذي حكم من عام 998م إلى عام 1022م في عهد أُسرة سونغ الشمالية (Northern Song Daynasty).
- مجموعة من العملات الصينية تعود إلى عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م)، وبعضها معروض في متحف صلالة، وبعضٌ آخرُ محفوظ في مخازن هذا المتحف. وقد عثر عليها في منطقة الحصن، وبجوار سور المدينة (الوحدة الطبقية 134)، وعلى سطح المنطقة (B)، وسطح الزاوية الجنوبية الغربية من الحصن[1].

خلاصة القول أنَّ هذه العملات المُكتشَفة في عُمان تُؤكِّد حقيقة عمق العلاقات التجارية التي كانت قائمة بين عُمان والصين، وأنَّ البيع لم يكن فقط بتبادل البضائع أو المقايضة، وإنَّما امتدَّ ليشمل الدفع النقدي، وبعملات صينية، ورُبَّما أيضًا بعملات عُمانية محلية.

3.4 التأثيرات العلمية والمعمارية بين عُمان والصين

(1) The Museum of The Land of Frankincense: Chinese materials from The Land of Frankincense (Dhofar); Annucci. Arturo. “Coins: the Kilwa Issue.(194-196). In: In: New Researches at the Port of Al Balid and its Castle (Husn): Interim Report (2016-2018). The Journal of Oman Studies. Vol. 21, 2020, P. 196. Fig. 27.
(سيشار إليه لاحقًا: Annucci, Coins).

يتفرَّد هذا المبحث بالحديث عن التأثيرات العلمية والثقافية والمعمارية والفنية العربية في الصين، بحيث يرصد أوَّلًا التأثيرات العلمية والثقافية العربية في الصين، ثمَّ يُناقِش مدى تأثير العمارة والفنون الإسلامية في العمارة بالصين. يلي ذلك عرض نتائج الدراسات الميدانية في المواقع الأثرية العُمانية (ملحق 2)، ودراسة الأواني الخزفية الصينية المعروضة في متاحف عُمانية، وكذلك المحاريب العُمانية المُزخرَفة بأطباق صينية. ويَحْضرنا في هذا المقام سؤلان مُهِمّان، هما: ما التأثيرات العلمية والمعمارية والفنية العُمانية العربية والصينية المُتبادَلة؟ وأين توجد شواهد تأثيرات التقنيات الفنية الصينية في عُمان؟

شهدت العلاقات العربية الصينية قبل الإسلام تطوُّرًا ملحوظًا، تمثَّل في النشاط التجاري الواسع بين موانئ بحر فارس وعُمان والموانئ الصينية. ثمَّ جاء الإسلام مُدعِّمًا لهذه العلاقات، فحدث تفاعل كبير بين العرب والصينيين، لا سيَّما بعد انتقال كثير من التُّجّار والدعاة والحرفيين العرب إلى الإقامة في الصين، ووصول عديد من الرحّالة والدبلوماسيين الصينيين إلى الأراضي العربية؛ ما أحدث تفاعلًا كبيرًا بين الحضارة الإسلامية والحضارة الصينية في مجالات عِدَّة، أهمها: المجال العلمي، والمجال الثقافي، والمجال المعماري، والمجال الاجتماعي، وهو ما يدلُّ على ثراء الجانبين في هذه المجالات، وقدرتهما على مَدِّ جسور التفاهم والتواصل التي تحفظ المصالح المُتبادَلة، وتُرسِّخ دعائم التعاون المشترك بما يُحقِّق الغايات المنشودة لكلا الطرفين، ويُفْضي إلى إحداث التطوُّر الذي تَنشده الدولة والمجتمعات في آنٍ معًا.

حين نتحدَّث عن مسألة التأثير والتأثُّر من المنظور الحضاري، لا يُمكِن غالبًا فصل التأثيرات العُمانية عن التأثيرات العربية بهذا الخصوص؛ ذلك أنَّ التأثيرات العُمانية هي جزء لا يتجزَّأ من التأثيرات العربية في الصين، مثل: تأثير اللغة العربية، والإفادة من علم الصيدلة، واستخدام البوصلة، وعمارة المساجد الإسلامية بمآذنها ومحاريبها، وضبط مواعيد الصلاة فيها التي هي مُوحَّدة بصورة كبيرة في مختلف أنحاء العالَم العربي والإسلامي. والشيء نفسه ينطبق على المجتمع العربي في الصين؛ بتأثيره فيها، وتأثُّره منها، لِما يشتمل عليه هذا المجتمع من جاليات عربية وإسلامية جاءت من مختلف أرجاء بحر فارس، وعُمان، وغيرها من مناطق شبه الجزيرة العربية والعالَم الإسلامي.

ولا شكَّ في أنَّ المصادر الأوَّلية العربية والصينية (المنشورة، وغير المنشورة) التي استعانت بها هذه الدراسة تُمثِّل وثائق مُهِمَّة جدًّا للرصد وتحليل نماذج من التأثيرات العلمية والثقافية العربية في الصين، بما في ذلك العُمانية منها، وصولًا إلى استنتاجات وإجابات عن أسئلة محورية، أبرزها:

- ما أهم التأثيرات العلمية والثقافية العربية والعُمانية في الصين؟

- كيف أثَّرت العمارة والفنون الإسلامية في الصين، لا سيَّما ما تعلَّق بعمارة المساجد فيها؟
- ما التقنيات الفنية الصينية التي ثبت وجودها أثريًّا في عُمان؟

1.3.4 التأثيرات العلمية والثقافية في الصين.

1- اللغة العربية:

عرفت الصين اللغة العربية لدى وصول التُّجّار العرب إليها، وتفاعلهم مع نظرائهم الصينيين الذين تعلَّموا كثيرًا من مفردات اللغة العربية عن طريق ترجمان للإمبراطور يجيد اللغتين العربية والصينية[1]. وقد شمل ذلك تداول أسماء السلع بالعربية في الموانئ والأسواق، وبخاصة تلك القادمة من البلدان العربية[2].

وممّا أسهم في انتشار اللغة العربية أيضًا، الدعاة المسلمين الذي أقاموا في الصين، وكان من أشهرهم الشيخ أبو عبيدة بن عبد الله بن القاسم العُماني الذي حرص على تعليم اللغة العربية عن طريق تدريس مصادر التشريع الإسلامي. ولا شكَّ في أنَّ تواصل الصينيين اليومي مع العرب والمسلمين، والاحتكاك بالتُّجّار منهم خاصة، أفضى إلى دخول عديد منهم في الدين الإسلامي، وتعلُّم لغة القرآن الكريم (اللغة العربية). ويَحْضرنا في المقام الشيخ عبد الله الصحاري الذي اهتم بالتعليم في الصين، بل أسهم ماديًّا في إنشاء مدارس للمسلمين فيها. كل ذلك أدّى إلى انتشار بعض المصطلحات العربية، مثل: يسلن (أيْ إسلام)، وهاليفا (أيْ خليفة)، ويبمامو (أيْ إمام)، إضافةً إلى عدد آخر من الكلمات، مثل: القرآن الكريم، والمسلم، والزكاة، والشيخ، والوعظ، والروح، والصدقة، والرزق، وأسماء الأنبياء[3]. ومن المُلاحَظ أنَّ التأثير الأكبر للغة العربية كان في أقاليم شمال غرب الصين، حيث يقطن شعب الأويغور (Uyghurs)، وشعب القازاق أو الكازاخ (Kazakhs)، وغيرهما من الشعوب التي كانت تتحدَّث لغات الترك، فأصبحت لغتهم تُكتَب بالأبجدية العربية، وانتشر فيها عدد كبير من المفردات العربية. وبالمثل، فقد كانت اللغة العربية مُتداوَلة في مدينة كاشغر (Kashgar)، وأُنشِئت المدارس التابعة للمساجد، وبُدِئ بتعليم اللغة العربية، واللغة الفارسية، وعلم الحديث، والفقه، وأصول الدين، والتفسير، وغير ذلك من العلوم الإسلامية، وظهرت لغة في بعض المناطق التي يسكنها المسلمون تُسمّى لغة تشاو جينغ؛ وهي لغة تُستخدَم فيها الأبجدية العربية والأبجدية الفارسية[4].

---

(1) شان، التجارة البحرية، ص85.
(2) المسعودي، مروج الذهب، ج 1، ص109-111. ينظر: شان، التجارة البحرية، ص86.
(3) زيتون، الصين، 1964م، ص62.
(4) بين، شان. التجارة البحرية، ص87.

2- مواد الصيدلة:

كان من أهم السلع التي صدَّرتها البلاد الإسلامية إلى الصين: البخور، واللبان، والتوابل والبهارات، ودم الأخوين[1]، والصَّبّار، والمُرُّ، والميعة، والحُلْبة، والقرنفل، وأعشاب كانت تُستخدَم في مجال الطب والصيدلية في الصين على نطاق واسع. وقد مثَّل اللبان العُماني ودم الأخوين جزءًا أصيلًا من الصيدلية الصينية، وأصبحت هذه المُنتَجات تدخل في مُكوِّنات الأدوية الصينية التقليدية. وهذا ما ذكره الصيدلي الصيني لي شي تشن (الذي عاش أيام حكم أُسرة تانغ) في كتابه الشهير (بن تاسو قانغ مو)[2].

ونظرًا إلى التأثير الفاعل للأعشاب التي جُلِبت إلى الصين؛ فقد دخلت أسماء بعض العقاقير الطبية المُتداوَلة عند العرب في اللغة الصينية، ولا يزال بعض أسمائها مُستخدَمًا في اللغة الصينية، مثل: كلمة موياو (没药) التي تعني الدواء المُرَّ، وكلمة حلوبا (葫芦巴) التي تعني الحُلْبة، وكلمة يابلو المشتقة من جذور عشبة الداتورا الطبية[3]، وكلمة توبا التي تعني التربة[4].

وفي زمن أُسرة سونغ (Song Dynasty)، ازداد عدد الوصفات الطبية التي يُستخدَم فيها البخور والأعشاب الطبية والتوابل والبهارات العربية، حتى بلغ عددها (983) نوعًا كما ورد في كتاب (العقاقير وظواهرها) (本草图经)، إلى جانب أكثر من (30) نوعًا، استورِد بعضها من الدول الإسلامية[5].

يُعَدُّ كتاب (الوصفات الطبية من مستوصف السلام والهدوء) (太平圣惠方) أو ل كتاب للوصفات الطبية التي جُمِعت أيام حكومة أُسرة سونغ (Song Dynasty)، وقد اشتمل على أكثر من (30) وصفة طبية مُكوَّنة من اللبان، والميعة، والمُرّ، والقرنفل، والعقاقير

---

(1) سائل نباتي يُستخرَج من شجرة (Cinnabari)؛ وهي شجرة من أغرب أنواع الأشجار وأندرها في العالَم، وقد أطلق عليها السقطريون هذا الاسم (دم الأخوين)؛ لِما يخرج منها من سائل أحمر يُشبِه الدم. وتتناقل الأجيال في اليمن الأسطورة التي تحكي قصة أوَّل قطرة دم، وأوَّل نزيف بين الأخوين؛ قابيل وهابيل. وبحسب الأسطورة، فقد كان قابيل وهابيل أوَّل مَنْ سكن جزيرة سقطرى، ولمّا وقعت أوَّل جريمة قتل في التاريخ سال الدم، ونبتت شجرة دم الأخوين. يُطلَق على هذا السائل أيضًا اسم الخَزَم، و أعْرَهيب، ودم العنقاء، والأيدع الزنجفري. وقد جاء في (لسان العرب) أنَّ الأيدع هو صبغ أحمر.

(2) كرّار، العلاقات التاريخية، ص244.

(3) تُسمّى أيضًا البُقَّم، و البُقَّم، والبنح، والفدة. وهي جنس من النباتات، يُزهِر خلال الليل، ويتبع الفصيلة الباذنجانية، ويضمُّ ثلاثة عشر نوعًا.

(4) هويدي، فهمي. الإسلام في الصين، ص45. ينظر: بين، شان. التجارة البحرية، ص77.

(5) ينظر: باي شو يي، كمال الدين (2000-1909). تاريخ الإسلام في الصين. المكتب المصري للمطبوعات، تحقيق :أحمد السعيد - رشا كمال، ص117.(سيشار إليه لاحقا: باي، تاريخ الإسلام)

العربية[1]. ثمَّ جاء كتاب (خلاصة وافية للمواد الطبية) (本草纲目) الذي يُعَدُّ أحد أشهر كتب الطب الصيني التقليدي، وهو يضمُّ (1892) وصفةً ودواءً، منها (80) وصفة مأخوذة من الطب العربي[2].

أشارت بعض المصادر الصينية إلى اشتغال التُّجّار المسلمين ببيع العقاقير والأعشاب الطبية؛ إمّا بالتجوُّل بين الأحياء والمناطق، وإمّا بفتح صيدليات في العاصمة القديمة تشان غآن. وقد عمل هؤلاء التُّجّار على تزويد الصينيين بما يَلزم من عقاقير وأدوية[3].

وممّا أثبتته المصادر الصينية من مآثر للطب الإسلامي في المجتمع الصيني، أسلوب العلاج الذي امتاز به الأطباء المسلمون، واعتمدوا فيه على تصنيع الأدوية في صورة أقراص، أو مساحيق، أو معاجين، بدلًا من الأسلوب الصيني الذي قام على مزج الأدوية بالماء، وغليها على النار، لتصبح على هيئة أشربة. وقد أصبح ذلك الأسلوب شائعًا في الطب الصيني حتى اليوم[4].

3- البوصلة:

اختلف العلماء في تحديد أوَّل مَنِ اخترع البوصلة واستخدمها، وظلَّت هذه المسألة غامضة ردحًا من الزمن، ولكنْ يُمكِن القول إنَّ الصينيين والعرب كان لهما قصب السبق في استخدام البوصلة أثناء الأسفار البحرية[5].

وفي سياق مُتَّصِل، اخترع علماء الصين جهاز (عبّاد الجنوب) من الحديد المغناطيسيي في القرن الثالث قبل الميلاد؛ ما يدلُّ على استخدام البوصلة في السفر ورحلات التجارة البحرية. وقد جاء في كتاب (أحاديث بينغتشو) أنَّ المَلّاح يعرف الجغرافيا، ويُراقِب النجوم في الليل والشمس في النهار، وعندما يحلُّ الظلام فإنَّه يستخدم البوصلة في تحديد الاتجاهات. وبالمثل، فقد ورد في كتاب (سجلّات البلدان الأجنبية) أنَّ البوصلة كانت مُستخدَمة في الصين أيام أُسرة سونغ، وأنَّ وجود التُّجّار العرب في الصين جعلهم يستخدمون البوصلة في رحلاتهم [6].

---

(1) باي، تاريخ الإسلام ، ص118.

(2) للمزيد عن هذا الكتاب، ينظر:

https://zh.unesco.org/silkroad/silk-road-themes/documentary-heritage/bencaogangmu

(3) نفسه، ص146-147.

(4) لتعرُّف المزيد عن هذا الموضوع، ينظر: منصور، أسامة عبد السلام. مظاهر التأثير والتأثر بين الحضارتين الإسلامية والصينية، الجمعية العربية للحضارة والفنون الإسلامية، مجلَّة العمارة والفنون والعلوم الإنسانية، 2017م.

(5) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص76.

(6) للمزيد حول هذا الموضع، أنظر:

وبالمُقابِل، يرى بعض العلماء أنَّ العرب هم أوَّل مَنِ استخدم البوصلة في الأسفار البحرية. وقد جاء أوَّل ذكر لها في كتاب (كنز التُّجّار في معرفة الأحجار) الذي ألَّفه بيلق القبجياقي عام 681هـ/ 1282م[1]. وفي بداية القرن الثاني عشر الميلادي، انتقل استخدام البوصلة من البلاد العربية إلى أوروبا[2].

2.3.4 تأثيرات العمارة والفنون الإسلامية في الصين.

انتقلت إسهامات المسلمين وخبراتهم في مجال العمارة والفنون إلى نظرائهم الصينيين، فاستفادوا منها في إنشاء كثير من المباني الإسلامية وزخرفتها.

1- التأثير الإسلامي في عمارة مساجد الصين وزخارفها:

ذكر المُؤرِّخ لي هوا ين أنَّ المُؤرِّخين الصينيين مُتَّفِقون على أنَّ عام 651م (أيِ العام الثاني من حكم الإمبراطور لي تشي في عهد يونغهوي من أُسرة تانغ (618-907م)) هو عام دخول الإسلام الصين، وقد اقترن ذلك بوصول مبعوث من الخليفة الراشدي عثمان بن عفّان رضي الله عنه إلى تشانغان (شيآن اليوم، وعاصمة الصين آنذاك) بتاريخ 25 أغسطس عام 651م، حيث قابل الإمبراطور الصيني قاو تسونغ من أُسرة تانغ (618-907م)، وعرَّفه بأحوال بلده والشريعة الإسلامية إجمالًا. وقد اعتاد المُؤرِّخون الصينيون أنْ يُطلِقوا على المرحلة التي زار فيها هذا المبعوث الصين، وانتهت بسقوط أُسرة سونغ عام 1279م، اسم مرحلة دخول الإسلام إلى الصين[3].

ومن ثَمَّ، فقد وصل تأثير الفن الإسلامي إلى الصين، وبدت مظاهره جَلِيَّة على بعض المباني الإسلامية فيها، لا سيَّما بعض المساجد التي تعدَّدت أدوارها ومهامها؛ فكانت أماكن للعبادة، ودُورًا لتعليم أصول الدين، ومراكز اجتماعية تحافظ على روابط المسلمين، وتحرص على تمسُّكهم بالدين في أوساط المجتمع الصيني. وقد عمل بعض المسلمين القادمين إلى الصين، وبخاصة التُّجّار والعلماء، على إنشاء المساجد في أماكن تجمُّعاتهم وسكنهم، وغلب على هذه المساجد الطابع العربي من حيث نظام البناء، والزخرفة بالنقوش القرآنية. وهنا لا يُمكِن فصل

تشاو رو كوه، سجلات البلدان الأجنبية، ج2.

(1) عبد العليم، أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، علم المعرفة (13)، الكويت 1079، ص169.

(2) ماركس، كارك. الأعمال الكاملة عن ماركس و إنجلز، 47 جزء، دار نشر بكين الشعبية، بكين، 1979م، ج4، ص427. ينظر: شان، التجارة البحرية، ص97.

(3) لي هوا ين، محمود. المساجد في الصين، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، ط1، 1989م، ص11-12. (سيشار إليه لاحقًا: لي، المساجد).

العمارة والفنون الإسلامية في العالَم الإسلامي عن تلك التي في عُمان؛ فالتخطيط العام للمسجد بمئذنته، ومنبره، ومحرابه هو الطابع المُميّز للمساجد في عُمان ومختلف أنحاء العالَم الإسلامي، وهو ما ظهر جَلِيًّا في بعض مساجد الصين القديمة، مثل: مسجد هواي شنغ، ومسجد تشينغ جينغ (أيِ الأصحاب) في مدينة تشيوانتشو، ومسجد فنغ هوانغ (أيِ العنقاء) في مدينة هانغتشو.

غير أنَّ الحال اختلف أيام حكم أُسرة مينغ (Ming Dynasty) (1368-1644م)؛ إذ بدا التأثير الصيني المعماري أكثر وضوحًا في مساجد الصين نتيجة اندماج المسلمين في المجتمع الصيني، فبنى المسلمون مساجدهم على نمط عمارة المعابد الصينية بما لا يُخالِف تعاليم الإسلام، رُبَّما لإضفاء مسحة من الهيبة والوقار على هذه المساجد؛ فلا يَمسُّها أحد بسوء. واليوم، عملت الحكومة الصينية على إلحاق المساجد القديمة بالآثار التاريخية، والإشراف عليها، وهي تحظى باهتمام المسلمين داخل الصين وخارجها، ويتوافد عليها الناس من كل حدب وصوب[1].

في أواخر عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty) (618-907م)، وأوائل عهد أُسرة سونغ (Song Dynasty) (960-1279م)، أخذ الصينيون يُطلِقون على المسجد اسم لي تانغ؛ أيْ قاعة الاجتماعات، ثمَّ اسم لي باي تانغ؛ أيْ قاعة الصلاة، أو اسم سي تانغ؛ أيِ المُتعبَّد. وفي أواسط القرن السادس الهجري/ الثالث عشر الميلادي، أصبح المسلمون الصينيون يُسمّون المسجد تشينغ تشن سي؛ أيْ مُتعبَّد الصفاء والحقّ، وصارت هذه التسمية شائعة الاستعمال بعد مُضِيِّ قرنين من ظهورها [2].

وفيما يخصُّ دلالة الكلمات، فقد ذكر الكاتب الصيني المسلم لي هوا ين في كتابه (المساجد في الصين)[3] أنَّ كلمة (تشينغ) التي تعني الصفاء تشير إلى أنَّ الله تعالى صافٍ لا تشوبه شائبة أبدًا، وأنَّه غير مستقر في مكان مُحدَّد، وأنَّه الأوَّل والآخر. في حين أنَّ كلمة (تشن) التي تعني الحقَّ تشير إلى أنَّ الله أحد، الله الصمد، لم يلد ولم يولد، ولم يكن له كفوًا أحد. أمّا كلمة (سي) التي تعني المُتعبَّد فمستعارة من البوذيين والنسطوريين الصينيين، وهذه التسمية تختلف اختلافًا كليًّا عن كلمة (مسجد).

في غضون ألف عام تقريبًا، بنى المسلمون الصينيون من مختلف القوميات كثيرًا من المساجد الكبيرة والصغيرة. وتشير الإحصائيات غير الكاملة التي أُجرِيت أواخر الثمانينيات إلى

---

(1) للمزيد من المعلومات عن تأثير العمارة الإسلامية على العمارة الصينية، ينظر: منصور، أسامة عبدالسلام محمد، مظاهر التأثير والتأثر بين الحضارتين الإسلامية والصينية، مجلة العمارة والفنون والعلوم الإنسانية، الجمعية العربية للحضارة والفنون الإسلامية، القاهرة 2017م.

(2) للمزيد عن هذا الموضوع، أنظر:
لي هوا ين، محمود. المساجد في الصين، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، ط1، 1989م، (سيشار إليه لاحقًا: لي، المساجد).

(3) لي هوا ين، المساجد، ص8.

أنَّ عدد المساجد في الصين يبلغ أكثر من (23) ألف مسجد، وأنَّها تنتشر في (30) مقاطعة وبلدية ومنطقة حكم ذاتي، وكذلك في تايوان، وهونغ كونغ، وماكاو[1].

فيما يأتي أهم مساجد الصين التي تأثَّرت بالعمارة والفنون الإسلامية، مُرتَّبةً بحسب تاريخ الإنشاء[2]:

1. مسجد شيانخه (الكركي):

يقع هذا المسجد في مدينة يانغتشو التي كانت من أوائل المدن التي دخلها الإسلام مع مدينة غوانزو (قوانغتشو Guangzhou)، ومدينة خانفو (تشيوانتشو Quanzhou)، ومدينة هانغتشو (Hangzhou). ويعود تاريخ إنشاء هذا المسجد إلى عهد أسرة كلٍّ من سوي، وتانغ (581-907م). وقد جَرَت العادة على تسمية مساجد هذه المدن باسم مساجد الصين الأربعة القديمة[3].

يُعتقَد أنَّ هذا المسجد قد أُعيد بناؤه على يد بهاء الدين العربي (1265-1274م)، الذي دُفِن فوق المرتفعات على ضفة نهر قوانجه الشرقية في المدينة بحسب وصيته، وما يزال قبره موجودًا فيها، وأصبحت البقعة المحيطة به مقبرة عامة للمسلمين [4].

بعد ذلك أُعيد بناء المسجد على يد شخص يُدْعى حسن عام 1390م، ثمَّ عمل على ترميمه التاجر المسلم ماتسونغ داو والإمام الحامي عام 1523م. وأُلحِق بالمسجد برج مشاهدة الهلال الذي شُيِّد في عهد أُسرة مينغ (1368-1644م). وقد اتخذ المسلمون هذا المسجد فيما بعدُ مُصلًّى لجميع المسلمين في العيدين[5].

2. مسجد فنغ هوانغ (العنقاء 凤凰寺):

يقع مسجد فنغ هوانغ (凤凰寺) أو مسجد تشنجياو في مدينة هانغتشو (Hangzhou 杭) التي كانت عاصمة الصين في عهد أُسرة سونغ الجنوبية (1127-1279م)، وهو يحاكي في مظهره المساجد العربية. يُعرَف هذا المسجد أيضًا باسم مسجد العنقاء؛ لأنَّ بناءه يُشبِه رأس العنقاء الناشرة جناحيها، وقيل إنَّ بوّابة المسجد وبرج مشاهدة الهلال القائم عليها يُشبِهان عنق العنقاء،

(1) لي هوا ين، المساجد ، ص1.
(2) لتعرُّف المزيد عن هذا الموضوع، ينظر: منصور، مرجع سابق.
(3) لي هوا ين، المساجد، ص26.
(4) المرجع نفسه،ص 26.
(5) نفسه، ص26-27.

وإنَّ صفَّين من الأشجار الهرمة المُتناسِقة على يمين المسجد ويساره يبدوان كأنَّهما جناحان لها، وإنَّ المباني المُتوزِّعة في قلب المسجد تُشبِه بدنها، وإنَّ دَغْلًا من البامبو خلف قاعة الصلاة يُشبِه ذيلها. أمّا البئران أمام قاعة الصلاة فقد جرت العادة على تشبيههما بعيني العنقاء[1].

يعود تاريخ إنشاء المسجد إلى عهد أُسرة تانغ (618-907م)، وتبلغ مساحته الإجمالية نحو (3300) متر مربع، وقد تعرَّض للتدمير أيام حكم أُسرة سونغ (960-1279م)، ثمَّ أُعيد بناؤه في عهد أُسرة يوان (1206-1368م). وقد ظلَّ هذا المسجد شامخًا منيعًا بالرغم من الأمطار والرياح التي كادت أنْ تعصف به. وفي عام 2009م، خصَّصت حكومة مدينة هانغتشو الأموال اللازمة لاستعادة ملامح المسجد الأصلية التي كان عليها قبل أكثر من ألف عام[2].

يتوسَّط واجهة المسجد مدخل مُقوَّس، وعلى جانبيه برجان؛ ما يدلُّ على الإبداع في الأسلوب المعماري الإسلامي. أمّا قاعة الصلاة فيه فتقع في مُؤخِّرة المسجد، بحيث تبدو واجهته أطول من عمقها، مثل المساجد التقليدية في غربي آسيا، وجاء سقف قُبَّتيه منقوش بالأزهار والأعشاب، وهي من الزخارف العربية زاهية الألوان[3].

3. مسجد نيوجيه (Niujie Mosque 牛街寺):

يقع هذا المسجد في بكين، ويعني اسمه شارع البقر؛ إذ إنَّه يقع على شارع البقر في مدينة بكين، وقد سُمِّي بذلك نسبةً إلى هذا الشارع؛ إذ تفرَّد المسلمون بذبح البقر فيه، خلافًا لجيرانهم من الصينيين الذين كانوا يذبحون الخنازير[4].

تُعَدُّ منطقة نيوجيرسي إحدى أهم مناطق بكين التي تتركَّز فيها طقوس الذبح الإسلامية، وقد حمل الشارع اسمه هذا بعدما ظلَّ مكانًا لتجارة الأبقار، وهي التجارة التي سيطر عليها المسلمون قرونًا من الزمن في بكين[5].

---

(1) لي هوا ين، المساجد، ص23.

(2) المرجع نفسه،ص23.

(3) لتعرُّف المزيد عن هذا المسجد، ينظر: لي هوا ين، المساجد، ص23-25. ينظر أيضًا: http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/se/2016-11/01/content_729481.htm

(4) جرس، حماده محمد. المساجد الأثرية في مدينة بكين الصينية منذ القرن 4هـ/10م حتى نهاية القرن 13هـ/19م "دراسة أثرية معمارية". رسالة دكتوراه، كلية الآثار- جامعة الفيوم، العام الجامعي 2016/2015م..

(5) المرجع نفسه.

جاء في كتاب (تاريخ قانغشانغ) أنَّ هذا المسجد قد بُنِي على يد شيخ عربي اسمه قوام الدين عام 386هـ/996م[1]، بعدما جاء مع أولاده الثلاثة، ولم يستسيغوا جميعًا الوظائف التي منحهم إيّاها البلاط الإمبراطوري، وعاشوا عيشة الاعتكاف، وتلقَّب كلٌّ منهم بلقب (إمام المسلمين) حين استوطنوا الصين.

بدايةً، كان المسجد صغيرًا، ثمَّ أصبح على الصورة التي هو عليها اليوم بعد توسيع بنائه مِرارًا في عهد كلٍّ من أُسرة مينغ، وأُسرة تشينغ (1368-1911م).

وفي عام 1474م، أطلق عليه الإمبراطور اسم لي باي سي؛ أيْ دار الصلاة. ولمّا رُمِّم عام 1696م على حساب البلاط الإمبراطوري وُضِع فيه لوح مكتوب عليه عبارة (دار الصلاة الإمبراطورية) [2].

يُمثِّل هذا المسجد ببنائه وتوزيعه فنًّا يجمع بين عمارة القصور الصينية التقليدية والعمارة الزاخرة بالزخارف الإسلامية والكتابات العربية التي تتضمَّن آيات قرآنية، وتسابيح، ومدائح نبوية؛ ما أضفى على تركيبه الخشبي لوحة زخرفية عربية صاخبة، مثَّلت الطراز الفريد الذي تمتاز به العمارة الإسلامية في الصين[3].

4. مسجد غوانزو الكبير (怀圣寺):

يقع هذا المسجد في مدينة غوانزو (كانتون Guangzhou)، وهو معروف محليًّا باسم هوايشنغ (怀圣寺 Huaisheng)؛ أيِ الحنين إلى النبي، أو الشوق إلى النبي؛ إذ يقال إنَّ بعض الصحابة أو التابعين ممَّنْ قَدِموا إلى الصين قد بنوه، وأطلقوا عليه هذا الاسم؛ تعبيرًا عن شِدَّة شوقهم للنبي صلّى الله عليه وسلَّم. وتتجلّى قيمة هذا المسجد في عراقة تاريخه، وضخامة بنائه المُتميِّز بأسلوب العمارة الإسلامية[4].

---

(1) قو يينغ ده. تاريخ العلاقات الصينية العربية، ترجمة: تشانغ جيا مين، المركز العربي للمعلومات: 2004م، ص106-109. (سيشار إليه لاحقًا: قو يينغ ده، تاريخ). ينظر: بين، شان. التجارة البحرية، ص91. ينظر أيضًا: أبو حجيز، إياس سليم. المسلمون في الصين (131-769هـ/847-1376م)، الجامعة الإسلامية، رسالة ماجستير غير منشورة، غزة، 2009م، ص80. (سيشار إليه لاحقًا: أبو حجيز، المسلمون في الصين).

(2) لي هوا ين، المساجد، ص28-30.

(3) قو يينغ ده، تاريخ ، ص138. لتعرُّف المزيد عن هذا المسجد، ينظر: لي هوا ين، المساجد، ص28-30.

(4) لتعرُّف المزيد عن هذا المسجد والعمارة والفنون الإسلامية فيه، ينظر: لي هوا ين، المساجد، ص12-18. ينظر أيضًا: https://www.archnet.org/sites/3970

وقد ذكرت مصادر تاريخية صينية [1] أنَّه أوَّل مسجد لا يزال قائمًا في الصين، وأنَّ تاريخ بنائه - بحسب بعض المخطوطات- يعود إلى عام 1206م. أمّا أوَّل بناء له فكان على يد أبي وقّاص عامل النبي صلّى الله عليه وسلَّم أثناء البعثة الإسلامية الأولى إلى الصين عام 630م تقريبًا، ولكنَّ الاحتمال الأكثر ترجيحًا هو أنَّه بُنِي في هذه المدينة أوَّل مَرَّة في عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty)(618-907م)، أو في السنوات الأولى من عهد أُسرة سونغ Song (Dynasty) (960-1279م) [2].

وقد ذكر الباحث الصيني المسلم لي هوا ين في كتابه (مساجد الصين)[3] أنَّ هذا المسجد مذكور في كتاب (تاريخ تينغ) الذي ألَّفه يوه كه هو، وهو أوَّل كتاب صيني ورد فيه ذكر لهذا المسجد، علمًا بأنَّ مُؤلِّفه بدأ يُدوِّن ذكرياته مُذْ كان في سِنِّ العاشرة؛ أيْ عام 1192م، وقد قال إنَّ "في المسجد منارة، ارتفاعها عشرات الأمتار، وكل ما نُقِش عليها كتابات غريبة"، ولم يُشِرْ إلى تاريخ بنائه. وبعد مرور (14) عامًا على ذلك، أيْ في عام 1206م، مجَّد الشاعر الصيني فانغ شين رو هذا المسجد في قصيدته الموسومة بـ "مئة أنشودة لبحر الصين الجنوبي"، مشيرًا إلى بناء المنارة الأجنبية في عهد أُسرة تانغ، وأنَّه جَرَت العادة أنْ تُسمّى منارة هوايشنغ، وهي تبدو على شكل أسطوانة، ويبلغ ارتفاعها عشرات الأمتار.

في عام 1350م، أُعيد بناء المسجد كاملًا أيام حكم أُسرة يوان (Yuan Dynasty) في عهد الإمبراطور (Zhizheng) (1341-1368م)، ثمَّ أُعيد بناؤه مَرَّة أُخرى عام 1695م في عهد الإمبراطور كانغزي (Kangzi) من أُسرة تشينغ (Qing dynasty)، وذلك بعد أنْ دمَّره حريق. وقد بُنِيت مئذنته المُسمّاة برج نور هوايشنغ (Huaisheng Light) بشكل أسطواني، خلافًا لأشكال الأبراج (الباغودات) الصينية ذات الطوابق المُتعدِّدة المُشيَّدة بالطوب والخشب، وهي تعود إلى زمن أقدم من تاريخ بناء المبنى الحالي؛ لذا يُطلَق عليه أيضًا اسم مسجد قوانغتا (أيِ المنارة) لفخامة منارته[4].

يبلغ ارتفاع المئذنة عن الأرض (36) مترًا، وهي تتكوَّن من قاعدة، ومُسطَّح يعلوه مِبْخرة، وجدران تتألَّف من طبقتين (داخلية، وخارجية) مُشيَّدتين بالطوب، والمئذنة اليوم تُعَدُّ شاهدًا ماثلًا على الوجود العربي القديم في الصين.

---

(1) ينظر مثلًا: يوان، إبراهيم فنغ جين، الإسلام في الصين، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين 1991. ص250.
(2) لي هوا ين، المساجد، ص14-15.
(3) المرجع نفسه، ص14-15.
(4) نفسه، ص13.

يمتاز هذا المسجد بجمعه بين نمط بناء هان (Han) التقليدي المحلي ونمط البناء والعمارة العربية، شأنه في ذلك شأن المساجد المعاصره له في كلٍّ من: خانفو (تشيوانتشو/ الزيتون) (Quanzhou)، وهانغتشو (Hangzhou)، ويانغتشو (Yangzhou).

يوجد على باب المسجد لوح رخامي عليه كتابات منقوشة، جاء فيها [1]: "هذا هو أوَّل مسجد في الصين، بناه سيّدنا وقّاص (هكذا الاسم في النقش) رضي الله عنه[2]؛ إذ دخل هذه الدار لإظهار الإسلام بأمر رسول الله صلّى الله عليه وسلَّم، ثمَّ جدَّده المُتأخِّرون مَرَّة بعد مَرَّة، وقد حفظه الله تعالى إلى الآن سليمًا من الآفات، وهو في الصين مبدأ الإسلام، ومنبع العلوم. فينبغي لمسلمي الصين أنْ يُزيِّنوا ظهره بالعمارة الحسنة، ويُصلِحوا باطنه بإقامة الجماعة. وعلى مسلمي هذا البلد خصوصًا إنشاء مدرسة، فاعتبروا يا أُولي الأبصار".

وقد ذُيِّل هذا النص باسم (الوصي سليمان عبد الكريم) الذي قد يكون أحد رجالات العرب الذين استوطنوا مدينة خانفو (الزيتون)Quabzhou . واللافت أنَّ تاريخ اللوحة غير مكتوب، لكنَّها تعود حتمًا إلى ما بعد عهود البناء وإعادة البناء التي ذكرناها آنفًا.

يُذكَر أنَّ أحدث بناء في المسجد هو قاعة الصلاة التي أُعيد بناؤها عام 1935م، والتي تمتاز بأنَّها كبيرة المساحة، وجيِّدة الإضاءة، على غرار مواصفات القصور التقليدية الصينية[3].

5. مسجد تشينغ جينغ (الصحابة 清淨寺):

يقع هذا المسجد في مدينة خانفو/ تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou)، وهو يشغل مساحة (4000) متر مربع، ويتكوَّن من (3) مبانٍ رئيسة، هي: قاعة الصلاة، وقاعة مبنية بحجارة الغرانيت البيضاء مختلفة الحجوم، وهي تشغل مساحة قَدْرها (600) متر مربع، وعلى جدرانها نقوش من الآيات القرآنية، وعلى العتبة العليا لباب قاعة الصلاة (3) أسطر من النقوش القرآنية، تشمل الآيات (125- 127) من سورة البقرة. أمّا بوّابة المسجد فيبلغ ارتفاعها (20) مترًا، وعرضها (5) أمتار، وهي مبنية من الجرانيت الأزرق الضارب إلى البياض[4].

شُيِّد هذا المسجد على أيدي المسلمين العرب والمسلمين الصينيين عام 400هـ/1009م، وذلك باستخدام الحجر البركاني والجرانيت، محاكاةً للطراز المعماري الأُموي الدمشقي السائد في ذلك الوقت، حتى إنَّ بوّابته الضخمة تُشبِه بوّابات دمشق التاريخية القديمة. وكذلك امتازت أعمدة

---

(1) لي هوا ين، المساجد، ص13.
(2) المرجع نفسه، ص8.
(3) نفسه، ص13.
(4) نفسه، ص13.

البناء بضخامتها وصلابتها؛ فهي من أفضل الهياكل الصخرية الصينية، وقد طُلِيت جدرانه بمواد ما يزال بعضها ثابتًا حتى اليوم. أمّا درجات المِنْبر فهي من الحجارة والجرانيت، وما يزال البهو الخارجي وأماكن الوضوء الحجرية في حال جيِّدة. ولا شكَّ في أنَّ الحجارة والنقوش تُعَدُّ كنزًا تاريخيًّا إسلاميًّا عريقًا وعتيقًا وشامخًا وباقيًا على مَرِّ الأيام. يضاف إلى ذلك كله وجود آيات قرآنية وأحاديث نبوية يحتضنها المتحف الحالي المُلحَق بالمسجد، وهي تُعبِّر عن عظمة أولئك الرجال من المسلمين الأوائل الذين وصلوا الصين، ونشروا الإسلام فيها.

يُذكَر أنَّ بناء المسجد قد اكتمل في عهد أُسرة سونغ الشمالية (North Song Dynasty)، ثمَّ زاره في وقت لاحق بعد بنائه الرحّالة العربي المسلم الشهير ابن بطوطة الذي عاش عامين كاملين في مدينة خانفو (تشوانتشيو Quanzhou)، وقال إنَّ اسمها العربي هو مدينة الزيتون.

والآن، أصبح هذا المسجد من الآثار التاريخية البارزة في جمهورية الصين الشعبية، وقد ضمَّه مجلس الدولة في عهد الزعيم ماو تسي تونغ عام 1961م إلى القائمة الأولى للآثار الثقافية المحمية[1].

في عام 2009م، زار السلطان قابوس بن سعيد، سلطان سلطنة عُمان، الصين وهذه المدينة، وأمر ببناء قاعة ضخمة ومسجد لصلاة الجمعة بجوار المسجد القديم، وهي أكبر حجمًا وأوسع فناءً وصحنًا، وأصبح البناء الجديد مَعْلمًا مُكمِّلًا للمسجد العتيق؛ تخليدًا لذكرى الرحّالة والتاجر العُماني أبي عبيدة بن عبد الله بن القاسم؛ وهو أوَّل مَنْ بنى مسجدًا في الصين، وفتح طريقًا للتجارة والتبادلات بين المنطقة العربية والصين، وجسَّد بسماحته ودماثة أخلاقه وصدقه قِيَم الحضارة الإسلامية. وكما أشرنا سابقًا، فإنَّ الإمبراطور الصيني سون شين زون أنعم عليه بلقب (جنرال الأخلاق الطيِّبة). ومنذ ذلك التاريخ، لم تعرف هذه المدينة سوى الذبح الحلال؛ فإذا طلبْتَ طعامًا حلالًا قيل لك: "من فجر التاريخ، وتقديرًا للعرب والمسلمين، وثقل وجودهم؛ لا تتمُّ عمليات الذبح إلّا بحسب الطريقة الإسلامية"[2].

---

(1) لتعرُّف المزيد عن هذا المسجد، ينظر: لي هوا ين، المساجد، ص18-23.
(2) ينظر تقرير الإعلامية الصينية فيحاء وانغ عن هذا المسجد في: https://www.hassadlhibr.net/?p=14555

6. مسجد تشينغ جينغ (圣友寺):

بُنِي هذا المسجد في مدينة خانفو/ تشيوانتشو (الزيتون Quanzhou)، ويعود تاريخ بنائه الأوَّل إلى عامي (399-400هـ/1009-1010م)، وذلك في عهد أُسرة سونغ Song (Dynasty)[1]، وهو يُشبِه كثيرًا المساجد التي كانت شائعة في بلاد العرب، من حيث البوّابات، وتصاميم أسقف القِباب، والنمط المعماري للطريق المُبلَّط المُفْضي إلى البناء الرئيس مع المباني الأُخرى.

7. مسجد سونغجيانغ في شانغاي:

يقع هذا المسجد في بلدة سونغجيانغ، ويُعَدُّ أحد المساجد الضاربة في القِدَم، وهو يشمل قاعة للصلاة، ومئذنة، ودورة مياه للوضوء، وقاعة للدعوة. وتزدان بعض جدرانه بكتابات عربية مُموَّهة بالذهب، تقف شاهدةً على إبداع الحرفيين القدامى.

خضع هذا المسجد للترميم وتوسيع بنائه (4) مَرّات بحسب ما جاء في تدوينات المسجد التاريخية (1391م، 1582م، 1677م، 1821م)، وكان آخر ترميم له عام 1980م، وهو مُدرَج في قائمة الآثار التاريخية المحمية في بلدة شانغاي[2].

8. مسجد بوتشن في مدينة بوتو:

عُرِف هذا المسجد بفخامة بنائه، وروعة هندسته المعمارية، وقيل إنَّه بُنِي في عهد هونغوتو (1368-1398م)، لكنَّ بناءَه لم يكتمل على النحو الذي نراه اليوم إلّا بعد ترميمه وتوسيع بنائه مِرارًا. شُيِّد مسجد بوتشن على طراز القصور التقليدية الصينية التي تمتاز بالتناسق والانسجام والوقار، وهو مُدرَج في مصافِّ الآثار التاريخية المحمية على نطاق مدينة خبي[3]. وتجدر الإشارة إلى أنَّ مدينة بوتو تقع على ضفة القناة الكبرى الموجودة في مقاطعة خبي.

9. الجامع الشرقي في مدينة جينينغ:

تُمثِّل مدينة جينينغ أحد المراكز التجارية جنوب غرب مقاطعة شاندونغ، وتُعَدَّ من المدن المُهِمَّة التي لها بصمات واضحة في تاريخ التعليم الإسلامي الصيني. يوجد في هذه المدينة (8)

---

(1) لمزيد من التفاصيل والصور عن هذا المسجد، ينظر: http://arabic.people.com.cn/n3/2017/0425/c31657-9207453.html

(2) لتعرُّف المزيد عن هذا المسجد، ينظر: لي هوا ين، المساجد، ص37-38.

(3) نفسه، ص46-48.

مساجد، أشهرها الجامع الشرقي الذي أُنشِئ أيام حكم هونغوو (1368-1398م)، وقد سُمِّي بهذا الاسم لوقوعه إلى الشرق من جميع المساجد في المدينة[1].

10. مسجد هواجيويه في مدينة شيآن:

عُرِفت مدينة شيآن باسم تشانغآن، وهي عاصمة الصين في عهد أُسرة تانغ (618-907م). وقد كانت هذه المدينة مقصدًا لأعداد كبيرة من العرب الذين وفدوا إليها بغرض التجارة أو الاستيطان، إضافةً إلى جماعة فرَّت من حكم الأُمويين، وجماعة أُخرى من المسلمين العرب العسكريين الذين عاونوا أُسرة تانغ على قمع عصيان أن لو شان.

بنى الإمبراطور لي يوي من أُسرة تانغ مسجد هواجيويه في مدينة شيآن عام 762م؛ ما أتاح للجاليات الإسلامية ممارسة شعائرها. وقد سُمِّي المسجد بهذا الاسم لوقوعه في زقاق هواجيويه إلى الغرب من برج الطبول في المدينة.

لا يُعرَف على وجه الدقَّة تاريخ بناء مسجد هواجيويه، لكنَّ معظم المُؤرِّخين يرون أنَّه يعود في بنائه إلى أوائل عهد أُسرة مينغ (Ming)، علمًا بأنَّ أقدم كتابة عربية في المسجد منقوشة على نصب حجري، وهي تعود إلى عام 1405م.

تُزخرِف بعض جدران المسجد نقوش خشبية من الكتابات العربية مُموَّهة بالذهب والأزهار الجميلة، إضافةً إلى النقوش الدقيقة على شبابيك قاعة الصلاة. وزخارف المسجد تجمع بين فنِّ الزخرفة الإسلامي ونظيره التقليدي الصيني. وقد أُدرِج هذا المسجد ضمن الآثار المحمية على نطاق البلاد[2].

11. مسجد دونغسي في بكين:

عندما نقل الإمبراطور يونغله عاصمة الصين من نانجينغ إلى بكين عام 1421م، كان برفقته كثير من المسلمين، إلى جانب (10) أُسَر مسلمة كُلِّفت بحماية أُسرة الإمبراطورية أثناء عملية الانتقال. ونتيجة لذلك؛ شُيِّد في بكين كثير من المساجد، وكان منها مسجد دونغسي الذي سُمِّي بهذا الاسم لوقوعه على مقربة من دونغسي بايلو، أيِ الأقواس الشرقية الأربعة.

تُبيِّن الكتابات العربية المنقوشة على جدران المسجد أنَّ بناءَه كان عام 1447م على يد الجنرال المسلم تشن يو ذي الأصول العربية، الذي تولّى منصب نائب قائد قوّات الجناح اليساري،

(1) لي هوا ين، المساجد ، ص52-53.
(2) لتعرُّف المزيد عن هذا المسجد، ينظر: نفسه، ص39-43.

ووالي منطقة هوقوانغ (مقاطعات هوبي، وهونان، وقوانغدونغ، ومنطقة قوانغشي ذاتية الحكم اليوم)، بدءًا من عام 1457م.

يغلب على هذا المسجد وجود عناصر نباتية زخرفية، مثل: أشجار الصنوبر، والسرو الخضراء، والأزهار زاهية الألوان، إلى جانب نقوش الآيات القرآنية ذات الخطوط المُنسَّقة والمُموَّهة بالذهب[1].

12. مسجد عيد كاه في مدينة كاشغر:

دخل القائد العربي المسلم قتيبة بن مسلم الباهلي هذه المدينة عام 711م. وقد جاء اسم المسجد (عيد كاه) مُركَّبًا من كلمة عربية وأُخرى فارسية، تحملان معنى (مكان اجتماع في الأعياد). تبلغ مساحة هذا المسجد أكثر من (17000) متر مربع، وهو الأكبر من نوعه في الصين، وقد تعرَّض المسجد لدمار وعمليات ترميم وإعادة بناء عديدة، وهو مُصنَّف اليوم ضمن أهم الآثار المحمية على مستوى منطقة شينجيانغ الويغورية ذاتية الحكم[2].

تجدر الإشارة إلى أنَّ سكسير مرزان حاكم كاشغر قد دُفِن في قلب المدينة عام 1426م، ثمَّ بُنِي مسجد صغير بجانب قبره، وأصبحت هذه البقعة مقبرة عامة لحكام كاشغر ويارقند فيما بعدُ.

ذكرنا آنفًا أنَّ العمارة الإسلامية أثَّرت تأثيرًا كثيرًا في العمارة الصينية، ويُمكِن التدليل على ذلك بمزيد من الأمثلة:

- كانت معظم الباغودات (مفردها باغودا Pagoda) (أبراج للطقوس الدينية)[3] في الصين قبل دخول الإسلام إليها مُشيَّدة بالطوب، وتأخذ شكل المربع، أو شكل المسدس، أو الشكل مُثمَّن الأركان، وتخلو من السلالم الداخلية. غير أنَّ مئذنة مسجد هوايشنغ كانت أسطوانية الشكل، وتألَّفت جدرانها من طبقتين، وكان داخلها سُلَّمان لولبيان مُتقابِلان، عدد درجات كليهما (154) درجة. وقد أثَّر هذا النمط المعماري فيما بعدُ في تشييد الباغودات بالصين؛ إذ أصبح لمعظمها سلالم داخلية.
- امتاز المسلمون منذ القِدَم بكفاءاتهم ومهاراتهم في هندسة البناء الحجري. وكما هو معلوم، فإنَّ الحضارة العربية هي حضارة طينية وحجرية، خلافًا للحضارة الصينية؛ فهي حضارة

---

(1) لي هوا ين، المساجد ، ص43-46.
(2) نفسه، ص48-50.
(3) **الباغودا (جمعها باغودات):** هو مبنى ديني تعلى شكل برج تمارَس فيه طقوس الديانة البوذية، وأصبح لاحقًا يُعبِّر عن الحضارة المعمارية لمنطقة شرق آسيا. ينظر: لي هوا ين،المساجد، ص48-50.

خشبية. ولهذا شُيِّد مسجد تشينغ جينغ من الحجر الأنيق؛ ما يُعَدُّ دليلًا كبيرًا على شِدَّة تأثير الفنِّ المعماري العربي الإسلامي في العمارة المحلية الصينية.

- كانت أشكال الأبواب والنوافذ في الصين قبل دخول الإسلام إليها على نسق واحد مُتكرِّر ومُمِلٍّ؛ أيْ رتيبة نسبيًّا، لتمثيلها فقط صفوفًا مُتراصَّةً من الألواح الخشبية المستقيمة. أمّا المباني ذات الطراز الإسلامي فكانت مُتنوِّعة الأشكال، وزاهية الألوان. فمثلًا، تربَّعت بوّابة مسجد تشينغجينغ على قطعة مستطيلة من الأرض، وكانت تنقسم إلى جزأين: مدخل خارجي مفتوح، ومدخل داخلي مُغلَق. وتعلو المدخلين (4) عقود (أقواس)، زُخرِف الأوَّل والثاني منها بنقوش جميلة من الصخور الخضراء، في حين تباعد العقدان الثالث والرابع أحدهما عن الآخر لوجود ممرٍّ بينهما. والحقيقة أنَّ هذا النمط من البوّابات الإسلامية التذكارية الضخمة ومُتداخِلة العقود قد ترك أثره في الفنِّ المعماري الصيني[1].
- تعلو القِباب المباني الإسلامية في الصين، فيما يُمثِّل طرازًا خاصًّا بها دون المباني الأُخرى. كانت المباني المُقبَّبة تنتشر في مناطق تجمُّعات المسلمين؛ ما جعلها طابعًا مُميَّزًا لهم، وقد اشتُهِرت بذلك مقاطعة نينغشيا في شمال غرب الصين؛ إذ يُمكِن للزائر أنْ يُلاحِظ المباني المُقبَّبة التي لا تقتصر فقط على المساجد، وإنَّما تشمل أيضًا المتاجر الإسلامية، والمزارات، وقبور الأولياء من المُتصوِّفة.

إضافةً إلى ما سبق، فقد أثَّرت العمارة الإسلامية في تفاصيل بعض المباني بالصين، مثل أشكال الأبواب والنوافذ؛ إذ إنَّها كانت تتكوَّن من ألواح خشبية، ثمَّ تأثَّرت بأشكال البوّابات الإسلامية من حيث الألوان الزاهية مُتداخِلة العقود (الأقواس)، مثل بوّابة مسجد تشيينج ينغ التي تربَّعت على قطعة مستطيلة من الأرض، وكانت تنقسم إلى جزأين: مدخل خارجي مفتوح، ومدخل داخلي مُغلَق. وتعلو المدخلين (4) عقود (أقواس)، زُخرِف الأوَّل والثاني منها بنقوش جميلة من الصخور الخضراء، في حين تباعد العقدان الثالث والرابع أحدهما عن الآخر لوجود ممرٍّ بينهما[2]. وقد كان للبوّابة الإسلامية مُتداخِلة العقود أثرً في رفد الحضارة والفنِّ المعماري الصيني وتطوُّره[3].

---

(1) لي هوا ين،المساجد ، ص20، 74.

(2) شن فو وي، سجلّات ثقافة الصين، ص306.

(3) فرحات، كرم. تأثيرات الحضارة الإسلامية في حضارة الصين في الرياضيات، و الفلك، و الطب، والصيدلة، والهندسة المعمارية والآلية، مجلّة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، عدد 2، 2011م، ص71.

2- إسهامات المعماري اختيار الدين في عمارة الصين:

اختيار الدين هو معماري من أصل عربي، وأُسرته هاجرت إلى الصين في وقت غير معلوم. عاش اختيار الدين مع أُسرته في أوائل عهد أُسرة يوان (Yuan Dynasty). وما إنْ ظهرت عليه علامات النجابة والنبوغ في الهندسة المعمارية، حتى أنعم عليه البلاط الصيني بمنصب مُهِمٍّ، هو رئاسة إدارة الهندسة المعمارية، التي عُرِفت آنذاك باسم دائرة شايدل (كلمة مغولية تعني خيمة القصب)؛ وهي هيئة خاصة بإدارة الهندسة، تولّى اختيار الدين رئاستها عام 1266م. وبمرور الوقت، عامل الصينيون اختيار الدين معاملة وزير من الدرجة الثالثة. وفي عام 1267م، كُلِّف اختيار الدين بتخطيط مدينة جديدة بدلًا من المدينة القديمة (تشنغدو) التي أحرقها المغول عند فتحها، واستمرَّت الحرائق فيها شهرًا كاملًا؛ ما حوَّلها إلى كومة من الأنقاض.

عمل اختيار الدين على تخطيط شوارع المدينة وأزقَّتها لإقامة عدد من المباني المُتلاصِقة على جوانبها، وجعل على كل جانب من جوانب المدينة الكبيرة المُربَّعة المُسوَّرة (3) بوّابات، وفي داخلها تتقاطع الشوارع العريضة المستقيمة، وفي وسطها تتقدَّم القصور الإمبراطورية، وخلفها الأسواق التجارية، وعلى يسارها معبد تايمياو Imperial Ancestral Temple(太庙)[1]، وجعل في المدينة (50) حيًّا، لكلٍّ منها اسم خاص. وهذا التقسيم يُذكِّرنا بمدينة بغداد العباسية الدائرية التي قسَّمها الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور إلى أحياء، وجعل لكل حيٍّ اسمًا يشير إلى اسم القبيلة التي تسكنه. ويبدو أنَّ المعماري اختيار الدين قد تأثَّر في تصميمه للمدينة بالنمط المعماري الإسلامي. فمثلًا، بدا برجا الجرس والطبل في المدينة كأنَّهما موقع لبرج مشاهدة الهلال في المساجد الخاصة بالمسلمين. وبالمثل، فإنَّ اختلاف عدد بوّابات المدينة رُبَّما تأثَّر بالنمط المعماري العربي الذي يُركِّز على التناسق بين المباني[2].

والحقيقة أنَّ اختيار الدين قد بذل كل ما أُوتي من حكمة وقوَّة وذكاء في إنشاء المدينة، وقد فكَّر العُمّال والحرفيون في إقامة تمثال له أمام قبره؛ تخليدًا لمآثره الجليلة، لكنَّهم عَدَلوا عن ذلك احترامًا للتقاليد والتعاليم الإسلامية.

---

(1) يعني حرفيًّا باللغة الصينية **معبد** الأسلاف الإمبراطوري؛ أيْ إنَّه مُخصَّص لعبادة الأسلاف. يقع هذا المعبد على الخط المحوري للمدينة الذي ينتهي بالقصر الإمبراطوري، بحيث يكون عرش الإمبراطور متجهًا إلى الجنوب بما يعني سيطرة الإمبراطور الدائمة على أطراف الإمبراطورية.

(2) لتعرُّف المزيد عن هذا الموضوع، ينظر: يوان، إبراهيم فنغ جين. الإسلام في الصين، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، 1991م، ص150، 153.

3- تقنيات فنية صينية في عُمان.

1. تأثير استخدام الخزف الصيني في عُمان:

انتشر الخزف الصيني بصورة كبيرة في المجتمع العُماني؛ ما يُؤكِّد عمق العلاقات التجارية التي كانت قائمة بين الصين وعُمان. وقد انتهت نتائج التحليل الكيميائي ونمط الزخارف المُستخدَم إلى تحديد الحقبة التاريخية للبلاط الخزفي المُكتشَف، بل تحديد أسماء المدن التي جاءت منها.

بدأ تصدير مختلف أنواع الخزف من الصين إلى بلاد العرب والشرق الأوسط منذ النصف الأوَّل من القرن السابع الميلادي، وبخاصة في عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty) (618-960م)، وبلغ التصدير أوجه وذروته في عهد أُسرة يوان (Yuan Dynasty)[1]، عن طريق البَرّ أوَّلًا، ثمَّ عن طريق الحرير البحري من موانئ جنوب الصين مباشرة، بسبب الاحتلال المغولي لشمال الصين عام 1127م، وخطورة الطريق. بعد ذلك أخذت وتيرة حركة التجارة البحرية بالازدياد، بدءًا من منتصف القرن الثاني عشر الميلادي[2].

وقد أشارت بعض الدراسات الاثرية إلى أنَّ أسواق هرمز بدأت استقبال السيلادون الصيني (Chinese celadon) منذ القرن الثالث عشر الميلادي، ورُبَّما قبل ذلك، ثمَّ أخذ الطلب عليه يزداد في المناطق العربية منتصف القرن الخامس عشر الميلادي[3]. وممّا يُؤكِّد ذلك، عثور المُنقِّبين على كمِّيات كبيرة من البورسلان في عُمان[4].

---

(1) Kerr, R. Chinese Porcelain in the Gulf Region. Journal of Oman Studies (12), Ministry of Information and Culture, Sultanate of Oman: PP. 125-131. Muscat 2005, p. 125

(2) Goffriller, Martin; Ma Hongjiao; Bandyopadhyay et al. Chinese Porcelains and the Decorations of Omani Mihrabs. Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Vol. 45, Papers from the forty-eighth meeting of the Seminar for Arabian Studies held at the British Museum, London,25 to 27 July 2014 (2015), pp. 123-138. Archaeopress 2015. P. 123.

(3) Goffriller, et-tal. Ibid., P. 124.

(4) Loc. cit.

2. زخرفة محاريب مساجد عُمانية بأواني البورسلان الصيني:

في دراسة ميدانية عن تجارة الخزف الصيني المُزجَّج في عُمان، وقياس تأثيره في العمارة الدينية في عُمان، اتضح استخدام كمِّيات كبيرة منه في بعض المساجد العُمانية [1]. وقد أعدَّ هذه الدراسة الأثرية فريق مُتخصِّص في الآثار برئاسة (Goffriller)، وشملت فحص صحون خزفية صينية مُدمَجة في الجدران تُزخرِف عددًا من محاريب المساجد في سلطنة عُمان[2]، مثل: منطقة إزكي (Iski) (حارة اليمن) في ولاية منح (manah) (حارة البلاد)، وولاية واحة سناو (Sinaw) في منطقة الشرقية (حارة آل بو رشيد)، وأحد المساجد في حارة الصواوفة. فمثلًا، تضمَّنت الدراسة فحص (15) صحنًا صينيًّا مُزخرَفًا من البورسلان حول محراب مسجد الصواوفة في ولاية سناو (شكل 20)، وانتهت إلى وجود تواصل تجاري آنذاك بين أقاليم الشرقية والداخلية[3].



شكل (20): صحن من البورسلان صيني مزخرف فوق محراب مسجد حي الصواوفة - سناو.
(Martin S. Goffriller, Chinese porcelains, P. 135K fig. 12)

وقد كشفت نتائج التحليل الكيميائي الذي نفَّذه فريق البحث الأثري أنَّ نسبة كبيرة من تكسيات محرابي مسجد العين في ولاية منح (شكل 21) ومحراب مسجد ولاية سناو المُوشَّحة بزخارف زرقاء على أرضية بيضاء تعود إلى عصر أُسرة منغ (Ming Dynasty)، وأنَّها تُشبِه مُنتَجات مدينتي (Zhangzhou) و(Jingdezhen)، وأنَّها من البورسلان ذي الزخارف

(1) Goffriller, Martin; Ma Hongjiao; Bandyopadhyay, et al, Chinese Porcelains. P. 123.
Stable URL: https://www.jstor.org/stable/43783627
اطُّلِع عليها بتاريخ: 10 أيار (مايو) 2023م.

(2) لتعرُّف المزيد عن مشروع دراسة محاريب عُمان، ينظرنفسه.

(3) Goffriller, Martin; Ma Hongjiao; Bandyopadhyay et al, ibid., P. 125.

الزرقاء على أرضية بيضاء، الذي يعود تاريخ تصنيعه إلى الأعوام (1550-1650م) تقريبًا. وقد لوحِظ أنَّ بعض العيِّنات من محراب مسجد إزكي (Izki) تعود إلى عهد أُسرة تشينغ (Qing Dynasty)، وأنَّها من البورسلان الأزرق على أرضية بيضاء، الذي يعود تاريخ تصنيعه إلى المُدَّة من منتصف القرن السابع عشر الميلادي إلى منتصف القرن الثامن عشر الميلادي (1650-1750م تقريبًا)؛ أيْ إنَّ استيراد الخزف الصيني وتأثيره في نمط العمارة في عُمان قد استمرَّ حتى هذا التاريخ المُتأخِّر. وبالمثل، فإنَّ بقايا البورسلان الأُخرى التي فُحِصت من منطقة إزكي (Izki) التابعة لمنطقة الداخلية شمال شرق سلطنة عُمان، وتلك التي فُحِصت من ولاية منح وولاية واحة وولاية سناو؛ كلها تعود إلى الحقبة نفسها التي تزايد فيها حجم الصادرات الصينية إلى عُمان أكثر فأكثر[1].



شكل (21): صحن من البورسلان مُزخرَف بطائر الفينيق فوق محراب مسجد العين في حارة البلاد بولاية منح.

(Martin S. Goffriller, Chinese porcelains, P. 133 fig. 8-9)

ومن الجدير بالذكر أنَّ المسح الميداني في حارتي آل بو رشيد (المعروفة حتى القرن السادس عشر باسم حارة الهواشم، وحارة الصواوفة) كان بإشراف وزارة التراث والثقافة

(1) Goffriller et. al, Chinese Porcelain, P. 130.

العُمانية[1]، وأنَّ زخرفة محراب واحة ولاية سناو (Sinaw) في المنطقة الشرقية كانت بطاستين (سلطانيتين bowls) من البورسلان مغروستين حول تجويف المحراب.

لقد كان الخزف الصيني من السلع الرئيسة التي تُصدِّرها الصين إلى المنطقة العربية، ثمَّ بدأ تصنيع خزف مُشابِه له في صحار وقلهات؛ إذ كشفت الحفريات الأثرية في قلهات (عاصمة عُمان القديمة منذ القرن التاسع الميلادي ومطلع القرن العاشر الميلادي) عن وجود أفران لصنع الخزف[2]، ولكنْ باستخدام صلصال طبيعي، لا عجينة حجرية صناعية.

وقد سبق القول أنّ، فقد تضمَّنت دراسة فريق الآثار (Goffriller) عمل تحليل كيميائي لثلاثين عيِّنة من الخزف المُزجَّج الشفّاف فوق زخارف زرقاء وبيضاء من ثلاث مواقع (عشرة من كل موقع)، هي: إزكي، ومنح، وسناو. وأظهرت نتائج التحليل أنَّ الخزف المُوشَّح بالزخارف الزرقاء على أرضية بيضاء يُرَدُّ إلى ثلاث مجموعات من أصول مختلفة، هي:

(1) Goffriller et. al, Chinese porcelains.
(2) Ibid., P. 155.

أ- المجموعة الأولى:

تتألَّف هذه المجموعة من بورسلان صيني الأصل، مصنوع من عجينة حجرية (Stone paste) مشوية في فرن، درجة حرارته أعلى من (1200) درجة مئوية. وهي من النوعية التي اشتُهِر إقليم يونان (Yunnan) بإنتاجها، وجاء استيرادها عن طريق الحرير البحري أيام حكم أُسرة منغ الوسطى (the Middle Ming Dynasty) (أيْ عام 1550م تقريبًا) حتى عهد أُسرة كنغ المُبكِّرة Qing Dynasty Early (أيْ عام 1650م تقريبًا).

ب- المجموعة الثانية:

تحوي هذه المجموعة عيّنة من الخزف المُوشَّح بزخارف زرقاء على أرضية بيضاء، والمصنوع من الصلصال الطبيعي الذي يحوي نسبة عالية جدًّا من السيليكا (silica) (90%). ومن المُحتمَل جدًّا أنَّ هذا الخزف كان يُصنَع في مناطق محلية إسلامية، تُنتِج أيضًا الخزف المُميَّز بالبريق المعدني (luster ceramic)، وبزخارفه ذات الألوان المعدنية البرّاقة على السطح فوق التزجيج.

تعود أواني هذه المجموعة إلى القرن العاشر الميلادي، وقد اشتُهِر الفاطميون بإنتاجها. وبعد عام 1000م، طغت أنواع الزخارف المدهونة والمُزجَّجة بطبقة شفّافة بتأثير من البورسلان الصيني، مثل خزفيات مدينة إزنيق (Iznik) التي بدأ تصنيعها في العصر التركي العثماني أواخر القرن الخامس عشر الميلادي.

ج- المجموعة الثالثة:

تتألَّف هذه المجموعة من الأواني المصنوعة من صلصال طبيعي أيضًا، وهي أوانٍ مُزجَّجة لا مثيل لها في مشاغل (ورشات) شرق آسيا؛ لذا يُحتمَل أنَّها من صنع العالَم الإسلامي، لكنَّ من الصعب تحديد تاريخ لها.

اشتملت الدراسة الميدانية أيضًا على فحص أوانٍ من البورسلان الصيني المُزخرَف حول محراب مسجد العالي في ولاية منح بالمنطقة الداخلية شمال شرق سلطنة عُمان (شكل 22). وقد أظهرت نتائج التحليل أنَّ هذه الأواني تعود إلى بداية القرن السادس عشر الميلادي، وأنَّ عبد الله بن قاسم بن محمد الهميمي هو الذي أنشأ المحراب عام 909هـ (1503-1504م)؛ أيْ إنَّها

عاصرت بداية الاحتلال البرتغالي للمنطقة[1]. ويبدو أنَّ محراب المسجد يحتوي على نقش كتابي يتضمَّن اسم عبد الله بن وهب بن أحمد، وتاريخ الانتهاء من البناء، إضافةً إلى نقش آخر أقدم منه يعود إلى عام 876هـ/1471م؛ أيْ إلى زمن والد عبد الله بن وهب.



شكل (22): طاسة من البورسلان الصيني فوق محراب مسجد العالي في حارة البلاد بولاية منح.

(Martin S. Goffriller et. al, Chinese porcelains, P. 131 fig. 6)

خلاصة القول أنَّ العُمانيين والصينيين جمعتهم علاقات سياسية وتجارية وحضارية خلال العصر الوسيط، وهو الزمن المختار لهذه الدراسة؛ وأنَّ بداياتها كانت في النصف الثاني من القرن الأوَّل الهجري/ السابع الميلادي، حين أرسل ملك ظفار العُماني مبعوثين إلى الصين عام 661م؛ أيْ في عهد أُسرة تانغ (Tang Dynasty) (618-907م). وقد كشفت السجلّات الصينية عن وصول بعثة عُمانية إلى البلاط الصيني قادمة من صحار عام 1011م، وحاملة معها بعض الهدايا للإمبراطور الصيني، مثل: اللبان، والبخور، والعاج. وفي هذه الأثناء، كان الأدميرال تشينغ خه

---

(1) لتعرُّف المزيد عن مشروع دراسة محاريب عُمان، ينظر:

Goffriller, Martin; Ma Hongjiao; Bandyopadhyay et al. Chinese Porcelains and the Decorations of Omani Mihrabs. Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Vol. 45, Papers from the forty-eighth meeting of the Seminar for Arabian Studies held at the British Museum, London,25 to 27 July 2014 (2015), pp. 123-138. Archaeopress 2015. P. 123.

(Zheng He) قائدًا لأسطول أُسرة مينغ (Ming Dynasty) (1368-1644م)، وقد أسهم بدور فاعل في توطيد العلاقات بين ظفار والصين خلال القرن الخامس عشر الميلادي.

لم تقتصر عمليات التقارب بين عُمان والصين على المناحي التجارية فحسب، بل امتدَّت لتشمل جوانب أُخرى لا تقلُّ أهمية عن الجانب الاقتصادي، وتتمثَّل في حالة من التمازج العلمي والثقافي والحضاري بين الجانبين؛ ما أسهم في تحريك عجلة التطوُّر والتقدُّم في مختلف الميادين، والنهوض بمستوى الحياة على اختلاف أوجهها. ولا شكَّ في أنَّ حضور بعض الشخصيات العُمانية الفاعل على الساحة الصينية قد أحدث الأثر المنشود، وقدَّم صورة ناصعة البياض عن المجتمع العربي عامة والمجتمع العُماني بوجه خاص. ويَحْضرنا في هذا المقام الشيخ أبو عبيدة عبد الله بن القاسم، والتاجر عبد الله الصحاري العُماني الأصل.

يضاف إلى ذلك كله تأثير العمارة والفنون الإسلامية في الصين، مثل: البناء بالحجر بدل الخشب، واستخدام القِباب في المساجد، وبناء البوّابات التذكارية الضخمة، وزخرفة جدران المساجد بنقوش الكتابة العربية، وبناء الأبراج ذات السلالم الداخلية كالمآذن.

وكذلك نلحظ أثر فنِّ الزخرفة الصيني في عديد من المناطق والولايات العُمانية، ولا شكَّ في أنَّ وجود بعض محاريب المساجد العُمانية المُزخرَفة بأطباق (صحون) من الخزف الصيني المُزجَّج يدلُّ على عمق التأثير الحضاري المُتبادَل بين الجانبين العُماني والصيني.

الخاتمة

في الختام، وبعد تناول موضوع البحث بتفاصيله وتحليل قضاياه التاريخية، استخلصت الدراسة مجموعة من النتائج، نجملها فيما يلي:

أن الأهمية الأساسية لطريق الحرير البحري الواصل بين عمان والصين كان له الدور الكبير في تحريك عجلة التواصل التجاري، والنهوض بالبلاد في مختلف الميادين الاقتصادية، لا سيَّما في مجال التجارة، وتبادل السِّلَع. ولهذا حرصت الدول التي يمرُّ بها هذا الطريق على الاهتمام به، وتطوير موانئه، وتأمين غذاء بحّارته، وحمايته من مخاطر القراصنة.

تمكنت الدراسة من كشف النقاب عن معلومات في غاية الأهمية عن هذا الطريق من مصادرها الأولية، العربية والصينية، وبلغات أخرى مختلفة يعود تاريخها الى العصر الوسيط، وتحديداً الى الحقبة الزمنية التي تناولتها هذه الدراسة، وهي من القرن 2هـ/8م إلى القرن 9هـ/15م. وتأتي في مقدمة هذه المصادر تدوينات الرَّحّالة العرب المسلمين على اختلاف أصولهم العِرْقية، وتدوينات نظرائهم الصينيين (رسمية، وغير رسمية) التي تم تعريبها؛ سعيًا للوصول الى أكبر قَدْر من المعلومات المستقاة من أصولها الصينية، مثل تدوينات الرحالة "دو هوان" Du Huan 杜環 في القرن 2هـ/8م، والمترجم الرحالة ما هوان Ma Huan 马欢 في القرن 9هـ/ 15م، ناهيك عن ترجمات وثائق صينية مستقاة من حوليات البلاط الصيني. أما إسلاميًّا، فقد شملت الدراسة تدوينات تعود الى فترات تاريخية باكرة، مثل ما ورد عن اسهامات الشيخ العماني أبي عبيدة عبد الله بن القاسم في الصين في القرن 2هـ/8م، وتدوينات الرَّحّالة الشهير سليمان التاجر في منتصف القرن 3هـ/9م؛ والذي تضمنت وصفاً دقيقاً لطريق الحرير من بحر فارس إلى الصين، وتدوين انطباعاته عما شاهده، وعايشه أثناء رحلاته، مما أسهم، مع المصادر الأولية الأخرى، في رسم صورة أكثر تفصيلاً عن التواصل العربي الصيني الباكر، والتاجر عبد الله الصحاري الذي وردت معلومات عنه في العديد من المصادر الأولية، وبلغات مختلفة.

وفيما يخص الطريق البحري بين عمان والصين، اتضح في الدراسة وجود اختلافات بين بعض الرَّحّالة في وصف، وتعداد محطات الطريق البحري بين عُمان والصين، مع التأكيد بأن هذا الاختلاف لا يُمثِّل تناقضًا، أو تضاربًا بينهم في الوصف، وانما جاء نظراً لاختلاف مسارات الطرق التي سلكها كل منهم. فمثلًا، ذكر ابن الفقيه أنَّ الطريق البحري إلى الصين يبدأ بميناء سيراف، مرورًا بموانئ عُمان، ثمَّ الإبحار مباشرة إلى ساحل مليبار Malabar، فميناء كولم ملي (Kollam-Milly)، ومنه إلى ميناء كلَّه بره Kallah، ثمَّ بلاد الصين، دون المرور بالطريق

المحاذي للساحل الشرقي الآسيوي. أما ابن خرداذبة فقد وصف طريقًا مختلفًا عمّا وصفه ابن الفقيه، إلّا أنَّه يَتَّفِقه في بعض محطات الطريق.

أثبتت الدراسة أنَّ وصف الرَّحّالة المسلمين للطريق البحري الرابط بين عُمان والصين هو أكثر دقَّة من وصف الكُتّاب الصينيين؛ نظرًا إلى اعتماد الرَّحّالة المسلمين على معلومات دقيقة في عملية الوصف، أو تفرُّدهم بتدوينها، كما فعل سليمان التاجر أثناء رحلته إلى الصين، خلافًا لِما توصلت إليه مُدوَّنات الباحث الصيني لي وان Lie Wan، نقلًا عن الرَّحّالة الصيني "دو هوان" Du Huan؛ فهي ليست كاملة، رُبَّما لعدم تكاملها في الأصل، أو فقدان بعضها. وكذلك دقة تدوينات الرَّحّالة المسلمين للمسافات بين الموانئ المختلفة بالفرسخ (5.76 كيلو متر)، وأحيانًا باليوم، أو الليلة، خلافًا للصينيين الذين قدَّروها بالوحدة الصينية لي التي تعادل نصف كيلو متر.

من جانب آخر، بينت الدراسة من خلال تحليل المصادر والمراجع الخاصة بطريق الحرير البحري الى أنه اختصر مسافات طويلة مُقارَنةً بالطرق البَرِّيَّة، وأتاح القدرة على نقل كمِّيات كبيرة من البضائع مُقارَنةً بالطرق البَرِّيَّة مثل نقل الحيوانات، وحاويات الفَخّار المليئة بالسوائل. كما اتضح في الدراسة بأنّهَ رغم أن الطريق البحري لا يخلو من مخاطر البحر والقراصنة، إلا أنه يظلُّ أقلَّ خطورة نسبيًّا من خطورة الطرق البَرِّيَّة التي تمتدُّ عبر بلاد مُتعدِّدة الديانات والمعتقدات والسياسات.

بالإضافة الى ما سبق كشفت الدراسة أنواع المخاطر التي كان يُواجِهها التُّجّار والبَحّارة في رحلة الذهاب إلى الصين ورحلة العودة منها، فضلًا عن تصنيف هذه المخاطر إلى الأنواع الآتية: المخاطر البيئية ومخاطر المناخ، مثل: العواصف، والرياح العاتية، وهجمات الأسماك المفترسة، والمخاطر البشرية، وهي مُتعدِّدة أيضًا, مثل الاعتداءات الجسدية التي يتعرَّض لها التُّجّار العرب في بعض الموانئ، ومخاطر المرض الذي يتعذَّر علاجه لعدم وجود دواء؛ ما يضطرُّ البَحّارة أحيانًا إلى إلقاء المريض الذي لا يُرْجى شفاؤه في البحر؛ لكيلا تنتقل العدوى إليهم، وكذلك مخاطر نقص الغذاء والمؤن لأسباب مختلفة أثناء الرحلة، مثل: تعطُّل المركب مُدَدًا طويلةً، والتوقُّف أيامًا عديدةً في مكان ما من البحر لأسباب مختلفة، أبرزها تقلُّب أحوال الطقس.

وعلاوة عما سبق كان للمكتشفات الأثرية الصينية في عمان، ودراستها لاستخلاص معلومات منها، دور كبير في دعم ما ورد في المصادر الأولية المكتوبة عن الطريق البحري، وخصوصاً في اثبات العلاقات التي كانت قائمة بين عمان والصين عبر الطريق البحري، وتأكيد القوة الاقتصادية التي كان يتمتع بها أهل عمان، والأدوار التي قامت بها موانئ عمان في تواصلها مع الصين، وخصوصاً مينائي البليد، وصحار.

وفيما يتعلق بالموانئ على الطريق البحري، اتضح أن الموانئ العُمانية وهي: ميناء صحار، وميناء مسقط، وميناء قلهات، وميناء البليد، وميناء هُرْمُز قد أسهمت الى حد كبير في اقتصاديات منطقة الجزيرة العربية، وعمان من جانب والصين وبلدان المحيط الهندي من جانب آخر، ومحلياً أسهمت الى حد كبير في ازدهار عُمان تجاريًّا، وتوفير فرص عمل لسُكّانها في مجالات عِدَّة، ومثَّلت هذه الموانئ مركزًا رئيسًا للتجارة في المنطقة؛ خلال زمن موضوع الدراسة. وحددت أشهر ما توافر لديها من بضائع وسِلَع كانت عُمان تُتاجِر بها. وتوصلت الدراسة أنَّ الموانئ العُمانية لم تكن فقط مركزًا لتجميع البضائع والسِّلَع من عُمان (مثل: اللُّبان والبخور للمعابد الصينية، والوصفات الطبية)، وإنَّما امتدَّ ذلك ليشمل بضائع الجزيرة العربية وصادراتها، مثل: الخيول، والتمور، والتوابل، وكذلك العاج، وغيرها من الواردات التي كانت تَرِدُ عُمان من الساحل الشرقي لإفريقيا، وبعد ذلك يعاد تصديرها إلى بلاد الصين، ثمَّ تعود هذه السفن مُحمَّلة بالبضائع الصينية، مثل: الحرير، والغَضار (الخزف)، والمِسْك، والسيلادون، والأواني الحجرية، والأخشاب.

كذلك بيَّنت الدراسة الدور المحوري (اللوجستي) الذي اضطلعت به الموانئ العُمانية لخدمة الموانئ الأُخرى، وسفن الصين في بحر فارس وبحر عُمان في تلك الحقبة، وذلك من خلال تزويد السفن بما يَلزمها من مؤن قبل الإبحار إلى الصين، فضلًا عن حاجتها من الماء العذب، وبخاصة من ميناء صحار.

أما بخصوص الموانئ الصينية، فقد خلُصت الدراسة إلى معلومات دقيقة عن أهم الموانئ التي كانت على صلات تجارية بمواني عُمان، وتحديد مواقعها بدقَّة، وتعداد ما توافر فيها من بضائع تُتاجِر بها الصين مع عُمان، وأهمها ميناء غوانزو (كانتون) Guangzhou، وميناء خانفو (الزيتون) تشوانتشو َQuanzhou، وميناء لوقين (تونكين Tonkin)، وميناء مينغتشو (Mingzhou)، وميناء يانغتشو (Yangzhou)، وميناء هانغتشو (Hangzhou)، وميناء هَينان (Hainan).

ومن حيث استخدامات الموانئ، أوضحت الدراسة أنَّها لم تكن تُستخدَم فقط لتحميل البضائع وتفريغها، وإنَّما كانت مراكز تجارية تحوي ما يتوافر في أسواق المدينة البحرية من مُنتَجات، ووكالات تجارية تعمل في المضاربات التجارية، فضلًا عن إمكانية إقامة الجاليات التجارية في مدن الموانئ، وقد كان ذلك أحد أسباب ازدهارها.

وأبانت الدراسة أيضاً أنَّ موانئ الصين أدَّت دورًا كبيرًا في تطوير حركة التجارة بين عُمان والصين، حتى إنَّها أنشأت مناطق سكنية للتُّجّار العرب المسلمين، وعيَّنت لهم إمامًا مسلمًا؛ لإمامتهم في الصلاة، وحَلِّ خلافاتهم.

أما من حيث الضرائب، فقد أظهرت الدراسة أنَّ الموانئ الصينية كانت تفرض ضرائب مُحدَّدة على السفن وحمولاتها، وكانت مهمة جمع الضرائب في الموانئ الصينية كانت منوطة فقط بِالْمَسْلَحَةِ (جمعها مَسالح)؛ وهي القوَّة العسكرية المُرابِطة في الميناء. وقد أفصحت الدراسة عن عدة وظائف، وألقاب للعاملين في الموانئ، مثل صاحب البحر، والمفتش، والوكيل، والكتاب، وحفاظ الميناء، والمقاتلون، وغيرهم.

توصلت الدراسة من خلال تحليل نصوص الجغرافيين والرحالة وتقارير البحث الأثري للمواقع البرية والبحرية إلى أن المواد المستخدمة في بناء السفن العمانية لم تختلف كثيرا عن تلك الأنواع التي اشتهرت في عرض المحيط الهندي، نظرا للتواصل المستمر مع هذه الجهات في إطار الاقتصادالقائم على التبادل التجاري البحري.

كذلك اتضح في الدراسة الفروق المتعددة بين السفن العمانية المخيطة والسفن الصينية المسمرة، حيث خضعت كل طريقة لبيئتها الطبيعية. وقد ضربت الدراسة مثالاً طبق الأصل للسفن العمانية المخيطة في العصور الوسطى من خلال سفينة صحار التي تم بناؤها عام 1980، على غرار سفينة صحار التاريخية والتي طالما أشيد بها.

أثبتت تقارير البحث الأثري أن المواد المستخدمة في صناعة السفن العمانية خلال تاريخ موضوع الدراسة كانت من أخشاب محلية مثل السدر والسنط، وأخرى من أخشاب شجر النارجيل المستوردة من بعض جزر المحيط الهندي، كما ورد ذكرها عند سليمان التاجر، والرحالة ابن بطوطة بعد ذلك.

كما توصل البحث الأثري في اكتشاف بقايا خشبية كانت مستخدمة في بناء السفن المخيطة، ومعاد استخدامها في تشييد حصن البليد، ولازالت تتخللها آثار ثقوب الحبال التي كان تثبت ألواح جانبي السفينة. هذا بالإضافة الى بقايا السفينة المخيطة الغارقة ببضاعتها الصينية، ومعظمها خزفية، والتي تم انتشالها عام 1998م من قاع بحر جزيرة بيلايتون Belitung الأندونيسية، وقد أثبت تقرير اليونسكو أنها تعود الى القرن 2هـ/8م، وكانت متجهة الى عمان.

وتوصلت الدراسة الى أن البحارة العمانيين قد استخدموا دفتر البحرية المعروف باسم "رهماني" (أو "رحماني")، وهو سجل استخدمه البحارة كدليل (أو ارشادات) للاستدلال بها أثناء الإبحار، ومعرفة علامات ومسارات الطرق، وقواعد الضبط والقيادة أثناء السفر.

وقد تم الكشف عن ألقاب بعض العاملين في البحرية، وفي بناء السفن، وهم طاقم السفينة ذو صلاحيات متعددة حسب الصفة والوظيفة كالربان، والنوخذة، والبحار، والبنداري، والمعلم، والأستاذ، والمقدم، والكراني، والشقاق، والقلاف ضمن طاقم السفينة العمانية، وصاحب البحر وحافظ الديوان وحافظ الميناء والوكيل والمقاتلون ضمن طاقم السفينة الصينية.

وبالنسبة للسفن الصينية أوضحت الدراسة شكل، وطريقة بناء السفينة الصينية، وذلك استناداً الى نماذج من سفن صينية غارقة كشفت عنها التنقيبات الأثرية، مثل بقايا سفينة تشوانتشو (الزيتون) Quanzhou التي تحطمت بعد عام 1272م بوقت قصير، وسفينة سنان Sinan التي يشير آخر تاريخ لبضائعها الى العام 1367م. هذا بالإضافة الى أنماط تاريخية مصورة جاءت بها الدراسة، مثل تصوير (رسم) لسفينة صينية مصورة في الأطلس الكتالوني Catalan Atlas الذي يعود الى عام 1375م، وسفينة صينية أخرى منقوشة على جدران معبد الخمير الرئيس للبوذية Khmer Buddhist temple في مدينة "أنغكور" Angkor في كمبوديا.

وتوصلت الدراسة بأدلة مادية إلى نماذج من السفن الصينية، وأهمها سفينة الجنك Junk الصينية الغارقة والتي كشفت عنها التنقيبات الأثرية في مدينة خانفو (الزيتون) Quanzhou التي تحطمت بعد عام 1272م بوقت قصير، وسفينة سنان Sinan التي يشير آخر تاريخ لبضائعها الى العام 1367م. هذا بالإضافة الى أنماط تاريخية مصورة جاءت بها الدراسة، وذكرناها آنفاً. في ثنايا فصول الدراسة.

وكشفت الدراسة قيام الأسطول الحكومي الصيني بسبع رحلات الى الأقاليم الواقعة غرب الصين، بقيادة الأدميرال، والدبلوماسي، تشنغ خه Zheng He (1371-1433م)، بتكليف من الإمبراطور يونغلي Yongle (1403-1424)، ثالث أباطرة أسرة مينغ Ming Dynasty، وقد أبحرت اثنتان من هذه الرحلات عبر طريق الحرير الى مدينتي هرمز وظفار، وذلك كمحطتين مهمتين لتقوية العلاقات الدبلوماسية مع عمان، وتنشيط التبادل التجاري.

استخلصت الدراسة تفاصيل الأدوار الهامة التي قام بها اثنان من العمانيين، في مجالي الدعوة والتجارة خلال تاريخ موضوع الدراسة، وهما الشيخ والتاجر أبو عبيدة عبد الله بن القاسم في القرن 2هـ/8م، الذي سبق رحلة سليمان التاجر بحوالي قرن من الزمان، حيث انتقل في الشرق الآسيوي، من خراسان إلى الصين، وتبين في الدراسة كيف أدى صدقه وأمانته، وسلوكه الحسن، والبعد عن الجشع والاندماج مع أهالي البلاد المسلمين وغيرهم الى كسب ود الصينيين.

كذلك اتضح في الدراسة الأدوار التجارية والوظيفة الحكومية التي قام بها التاجر عبد الله الصحاري في القرن 5هـ/11م، في تطوير العلاقات التجارية، والدبلوماسية بين عمان والعرب من جانب، والصينيين من جانب آخر، ممهداً الطريق، والبيئة الخصبة لاستقبال تجار آخرين في الصين والهند الى يومنا هذا، وكذلك الجهود التي قام بها في الصين، واسهاماته المالية الكبيرة في التنمية الاجتماعية؛ التي شجعت على اندماج العرب المسلمين في الوسط الصيني، وتفهم ثقافتهم؛ وتجلت جهوده أيضاً في تشجيع تعليم أولاد التجار المسلمين، والأجانب، بل وبناء مدرسة لهم دعما لمسيرة التعليم.

واتضح أثناء الدراسة الميدانية أن الصين قد وثقت الدور الكبير الذي قام به التاجر عبد الله الصحاري من خلال لوحة تذكارية باللغة الصينية محفوظة في متحف أرض اللبان، تتضمن تقدير السلطات الصينية لجهوده واسهاماته عندما كان مقيماً في الصين، وتمت ترجمتها للعربية في هذه الدراسة.

وقد ثبتت الدراسة أن سليمان التاجر، كان من الرحالة المسلمين الذين ترددوا على الصين بغرض التجارة، حيث دون مشاهداته في القرن 3هـ/9م، وتوصلت الدراسة الى أن ما دونه يعد من أدق ما جاء به الرحالة من تفاصيل عن جوانب عديدة عن الصين والطريق البحري بين عمان وبحر فارس من جانب، والصين، والهند، وبلاد شرق آسيا من جانب آخر. وتضمنت تدوينات هذا التاجر على معلومات عن مجموعة من المعاملات المالية في بلاد الصين مثل النقود المستخدمة في عملية البيع والشراء، وأنواع الضرائب وطرق استخلاصها، ورصد أنواع السلع الأكثر رواجاً ضمن النشاط التجاري البحري، وكيفية مراقبة الأسعار في الأسواق، وصيغ الديون.

وكذلك أفصحت تدوينات سليمان التاجر عن الوضع الأمني الداخلي للمحليين والأجانب في الصين، وطرق ضبطه، التي من بينها إصدار بطاقة (أو كتاب) تعريف للهوية، وكتاب آخر لحصر الأموال والمتاع لابرازه لجنود المسالح (الثكنات العسكرية) على الطرق، أي لاستخدامات داخلية في الصين، وليس كجواز السفر المستخدم اليوم خارج البلاد. هذا بالإضافة إلى معلومات تتعلق بطبيعة البنيان وخصوصيته، ورصد بعض العادات والتقاليد الصينية، عن قوم التغزغز Taghazghaz (Toghuz-oghuz)، أي قبائل الأوغوز.

وبالمثل قد توصلت الدراسة من خلال تحليل تدوينات اثنين من التجار والرحالة الصينين عن المنطقة العربية وعمان، وهما "دو هوان" Du Huan في منتصف القرن 2هـ/8م، والرحالة "ماهوان" Ma Huan، مترجم الأدميرال تشنغ خه Zheng He، قائد الأسطول الحكومي الصيني في القرن 8هـ/14م، والذي وصف جوانب مختلفة من الحياة الرسمية، والاجتماعية والاقتصادية وغيرها في كثير من المدن العربية الإسلامية، ومن بينها ظفار وهرمز، وعدن، ومكة والمدينة المنورة، والتي تعتبر مصادر أولية لدراسات مستقبلية عن أحوال هذه المدن في تكل الفترات.

خلصت الدراسة إلى معلومات وفيرة عن أهم السلع التي صدرتها عمان الى الصين بحراً، فعلى سبيل المثال، يذكر "تشاو جو-كوا" Chau Ju-Kua الصيني (1170-1231م)، الذي عاصر أسرة سونغ Song Dynasty، في كتابه "سجل الأمم الأجنبية" Records of the foreign nations، أن صادرات عمان الى الصين، كان أهمها اللبان، والبخور، والعنبر، ودم الأخوين أو القاطر، والمر، والميعة، والأصطرك السائل، والمواد الطبية، والتمر، وإلى جانب ذلك

تم تصدير أنواع من الحيوانات كالدواجن، ووحيد القرن والجمال ذات السنام الواحد، والخيول العربية الاصيلة، وغيرها من المواد. وذكر "تشاو جو-كوا" Chau Ju-Kua 周如居 أيضاً أهم المواد التي كانت تصدرها الصين الى عمان، والتي كانت تشمل الحرير، والخزف بأنواعه (الغضار)، والأخشاب، والأقمشة المصنعة من ألياف نباتية، والشاي، والسروج، والدار صيني، والفضة، وغيرها.

قدمت الدراسة بفضل المكتشفات الأثرية في سلطنة عمان؛ الدليل المادي على قوة العلاقات التجارية العمانية الصينية في الفترة التاريخية التي تغطيها الدراسة، تجاوزت الفروقات الثقافية بين الشعوب وأتاحت حركة تبادل السلع ومنافعها بين الجانبين، والتي أضحت أنموذجا يحتذى به للعلاقة بين المسلمين والشرق الأقصى، وقد تجلت أهم المكتشفات وأشهرها في أنواع كثيرة من الأواني الخزفية الصينية ذات التقنية العالية، والزخارف الجميلة، المعروض بعضها حالياً في بعض المتاحف العمانية، مثل متحف أرض اللبان، ومتحف صحار، ويدل استيراد هذه النوعية الراقية من الأواني على وجود شريحة ثرية من أهل عمان؛ تمكنت من استيرادها، والتي من بينها أواني من البورسلين Porcelain، بنوعياته المختلفة، والتي من بينها ما هو مزخرف باللون الأزرق الكوبالتي cobalt blue على أرضية بيضاء، والمعروفة صينياً باسم qinghua، أي "الأزرق والأبيض"، ومنتجات السيلادون Celadon الأبيض، وبعض الأواني الخزفية التي عليها كتابات باللغة الصينية.

ومن خلال دراسة تقارير التنقيبات الأثرية الصينية في عمان، التي نشرتها الباحثة فيسكونتيVisconti عام2019م، وتقارير زملائها بحسب تخصصاتهم، ولا سيَّما تلك التنقيبات التي أجريت في ميناء البليد وصحار، وغيرها، وما هو معروض في بعض المتاحف، أن عمليات التبادل التجاري بين عُمان والصين، والتي تمت عبر موانئها قد أسهمت بشكل كبير في النهضة الاقتصادية الشاملة، والرخاء المادي الذي حظي به السُّكّان آنذاك، ويدل على ذلك استخدام السكان لنوعيات فاخرة ذات تقنية عالية من الأواني الخزفية الصينية، معروض بعضها حالياً في متحف أرض اللبان، ومتحف صحار. ولا شك أن هذه الواني ذات التقنية العالية المصنوعة من مكونات نقية من الطين الصيني الصلب تثبت قدرة الأهالي على شرائها رغم ارتفاع ثمنها، ورغم وجود أواني تفي بالغرض في البيئة المحيطة (أيْ في بلاد فارس والعراق). ولا شك أيضاً أن زخارف الأواني المتعددة الألوان؛ تدل على عدم اقتصار اقتنائهم على استخداماتها العملية، بل اهتمامهم بالجانب الجمالي لهذه الأواني أيضاً، مما يشير إلى رُقِيِّ الذائقة الفنية لديهم.

وثبت من خلال تقارير المسح الأثري في عمان وجود تأثيرات فنية صينية في زخرفة بعض محاريب المساجد العمانية بأشكال مختلفة من الأواني الصينية المدمجة في الجدران حول

محاريب بعض المساجد العمانية في عدة ولايات عمانية، مثل محراب مسجد العلي، ومحراب مسجد العين في ولاية منح في المحافظة الداخلية، وفي محراب مسجد الصواوفة في ولاية سناو في محافظة شمال الشرقية.

وفي المقابل أكدت الدراسة على تأثيرات معمارية وفنية إسلامية في عدد من المساجد الصينية، على غرار مثيلتها في عمان والبلاد الإسلامية الأخرى.

ومن الأدلة الأثرية التي جاءت بها الدراسة أيضاً، والتي تثبت العلاقات العمانية والصينية التجارية التي كانت قائمة خلال الفترة التي تتناولها الدراسة عُمْلات صينية مُكتشَفة في عُمان، ومعروضة في متحف أرض اللُّبان في مدينة البليد، ولاشك ان وجودها على الأرض العمانية يثبت أنها كانت مُتداوَلة محليًّا لشراء مُنتَجات من عُمان نفسها، أو أنَّ التُّجّار العُمانيين كانوا يحتفظون بها لاستخدامها في أسواق الصين حين ارتيادهم لها. ويدل اكتشافها على الأراضي العمانية على أنَّ أنماط البيع لم تكن بالمُقايَضة فقط، بل استخدمت فيها العملات النقدية الصينية.

التوصيات:

- إنشاء متحف آثار يختص بعرض المنتجات الصينية التي كانت تستوردها عمان خلال حقبة الدراسة، والتي تم اكتشافها في مناطق مختلفة من السلطنة لتجسيد تاريخ العلاقات العمانية الصينية، واستثماره في السياحة المحلية والإقليمية والدولية.
- صيانة المباني التاريخية العمانية التي عاصرت العلاقات العمانية الصينية، وتطوير بنيتها التحتية لاستثمارها سياحياً، مثل حصن البليد، والمناطق الأثرية في مواقع الموانئ العمانية التي كانت تتواصل تجارياً مع الصين.
- انشاء متحف رقمي تاريخي تصويري للدارسين والمقينين والوزارة المهتمين بالعلاقات العمانية الصينية لإلقاء الضوء على تاريخ سفينة جوهرة مسقط التي تم بناؤها في مسقط، وأهدتها سلطنة عمان الى المتحف البحري في سنغافورا عام 2010، والتي تشكل اليوم في المتحف جزءاً هاماً من تاريخ العلاقات العمانية الصينية في القرن 2هـ/9م.
- الاهتمام بالتراث الحضاري الصيني المادي والمكتوب المرتبط بتاريخ عمان واستغلاله في الدراسات التاريخية.
- تنظيم مؤتمر دولي عن شخصية تشنغ خه Zheng He المسلم في منطقة النصب التذكاري في صلالة.
- إنشاء معهد لغات وليكن يحمل اسم الفيلسوف الصيني كونفوشيوس لتشجيع الطلبة والباحثين على تعلم اللغة الصينية، والاطلاع على العادات والتقاليد الصينية، وكذلك السلوك الاجتماعي والأخلاقي.
- الاستفادة من المادة التاريخية عن العلاقات العمانية الصينية في انتاج أفلام عمانية صينية مشتركة تجسد جهود العلماء والرحالة والتجار العمانيين، وكذلك رحلة السفينة صحار، ورحلة تشنغ خه Zheng He إلى عمان.
- تطوير التبادل العلمي بين البلدين عن طريق إبتعاث الطلبة وأعضاء هيئة التدريس بالجامعات، وكذلك تعزيز التبادل الاقتصادي والثقافي.

قائمة المصادر والمراجع:

القرآن الكريم

أولا: مخطوطة:

1. البلخي، محمد بن محمد بن الحسين بن أحمد(ت: 205هـ/820م). **مخطوطة مصورة إقليم البلدان وصوره،** مكتبة آيا صوفيا، (274)، 130 ورقة.

ثانيا: المصادر :

2. إبراهيم، بدر الدين المظفر بن مجد الدين عبد الرحمن (ت 650هـ/1253م). **مفرج النفس.** تحقيق: عبد الفتاح عبد الرزاق حنون واخرون، دار الكتب العلمية، بيروت:2017م.
3. ابن الأثير، عز الدين أبو الحسن الشيباني (ت: 630هـ/1232م). **الكامل في التاريخ.** تحقيق: عمر عبدالسلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت: 1997م.
4. ________________________.**أسد الغابة في معرفة الصحابة**. تحقيق: على بن محمد وعادل الموجود، ط4، دار الكتب العلمية، بيروت: 1994م.
5. ________________________. **النهاية في غريب الحديث والأثر.** تحقيق: طاهر أحمد الزاوي - محمود محمد الطناحي، 5ج، المكتبة العلمية ، بيروت: ١٩٧٩م.
6. الإدريسي، محمد بن محمد بن عبد الله (ت: 560هـ/1165 م. **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق.** مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة: 2002م.
7. الأزهري، محمد بن أحمد (ت: 370هـ/981م) . **تهذيب اللغة**. تحقيق: محمد عوض مرعب، ج10، عال، بيروت: 2001م.
8. الإصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: 346هـ/957 م).**المسالك والممالك.** دار صادر، بيروت: 2004م.
9. الأصفهاني، حمزة بن الحسن. تاريخ سني ملوك الأرض والأنبياء، مطبعة برلين، برلين: 1922م.
10. ابن عبد ربه ، أحمد بن محمد (ت: 940هـ/ 1533م). **العقد الفريد**. تحرير: محمد سعيد العريان. ج1، مطبعة الاستقامة، القاهرة: 1953م.
11. الأنصاري، شيخ شمس الدين أبو عبد الله (ت 727هـ/1327م)، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر. مكتبة المثنى، بغداد، 1923م.
12. البخاري، أبو عبدالله محمد بن إسماعيل (ت 256هـ/970م). **صحيح البخاري.** 7ج، دار ابن كثير، بيروت: 1993م.

13. ابن بطوطة. محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي (ت 770هـ/ 1377م). **رحلة ابن بطوطة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار.** تحقيق: الشيخ محمد عبد المنعم، دار إحياء العلوم، بيروت: 1987م.

14. البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد (ت: 487هـ/1095م). **المسالك والممالك.** 4ج، تحقيق جمال طلبه 1، دار الكتب العلمية، بيروت: 2003م.

15. ________________________، **معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع.** تحقيق وضبط: مصطفى السقا، ج1، ط3، عالم الكتب، بيروت: 1983م.

16. البكري، أحمد بن عبد الوهاب بن محمد بن عبد الدائم القرشي التيمي (ت733هـ/ 1333م)، **نهاية الأرب في فنون الأدب،** ج11، ط1، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة: 2002م

17. البلاذري، أحمد بن يحي بن جابر (ت 279هـ/892م). **أنساب الأشراف.** تحقيق: سهيل ذكار ورياض الزركلي، ط1، دار الفكر، بيروت: 1996م.

18. ________________________. **فتوح البلدان.** تحقيق: عبد الله أنيس الطباع، ط1، دار ومكتبة الهلال، بيروت: 1988م.

19. البيروني، أبو الريحان بن أحمد (ت 440هـ/ 1047م). **الجماهر في معرفة الجواهر.** مكتبة المتبني للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة 1900م.

20. ________________________.**معرفة القراء الكبار،** ج2 تحقيق: بشار معروف،مؤسسة الرسالة، بيروت:1984م.

21. البيروني، أبو الريحان بن أحمد (ت 440هـ/ 1071م).**تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذولة.** ط2، بيروت، 1983م.

22. التاجر، سليمان. **عجائب الدنيا وقياس البلدان.** دراسة وتحقيق: سيف شاهين المريخي. مركز زايد للتراث والتاريخ، العين: 2005م.

23. التركماني، الملك المظفر يوسف بن عمر بن علي بن رسول الغساني (ت: 694هـ)، **المعتمد في الأدوية المفردة.** ضبطه وصححه: محمود عمر الدمياطي، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت:2000م.

24. تشيان، سيما (ت:86 ق.م).**كتاب الأخبار التاريخية.** ط1، شركة كتاب زونغوا: 1959م.

25. الثعالبي، أبو منصور عبدالملك بن محمد بن إسماعيل (ت: 429هـ/1037م). **لطائف المعارف.** تحقيق إبراهيم الابياريو حسن كامل الصيرفي .طبعة دي يونغ ليون: 1867م.

26. ابن جبير، محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي (ت: 614هـ/.1217م) .**رحلة ابن جبير.** مطبعة دار الهلال، بيروت، (د.ت).

27. ابن جعفر، أبو جابر محمد بن جعفر الإزكوي (ت: 3 هـ / 9م). **الجامع**. ط3، مراجعة: أحمد بن صالح الشيخ أحمد، وزارة التراث والثقافة، مسقط: 2018م.
28. ابن الجوزي، عبد الرحمن بن علي (ت: 597هـ/1133م). **المنتظم في تاريخ الأمم والملوك**. تحقيق: محمد ومصطفى عبد القادر، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت: 1992م.
29. الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت: 626هـ/1224م). **معجم البلدان**. تحقيق: فريد عبد العزيز الجندي. ط2، دار صادر، ج5، بيروت: 1995م.
30. الحميري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله (ت 900 هـ/ 1495م). **الروض المعطار في خبر الأقطار**. تحقيق: إحسان عباس، ط2، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت: 1980م.
31. ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي (ت: 367هـ / 977م). **صورة الأرض**. اللجنة الدولية لترجمة الروائع الإنسانية، بيروت: 1965م .
32. أبو حيان التوحيدي، علي بن محمد بن العباس (ت: نحو 400هـ/ 1010م). **الإمتاع والمؤانسة**. تحقيق: أحمد أمين وأحمد الزين، الناشر مؤسسة هنداوي، المملكة المتحدة، 2019م.
33. ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت ٢٨٠ هـ / ٨٩٣ م) . **المسالك والممالك**. دار صادر أفست ليدن، بيروت: 1889م.
34. الخزرجي، على بن الحسن (ت:812هـ/1409م)، **كتاب العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية**. ج2، تحقيق: محمد بسيوني عسل، ط1، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء:1983م.
35. الخزرجي، مسعر بن المهلهل (ت القرن 4هـ/ 10م). **رحلة أبي دلف**. تحقيق: جنان عبد الجليل محمد الهماوندي، دار الكتب العلمية، بيروت: 2013م.
36. خسرو، ناصر (ت: 481هـ\ 1088م). **سفر نامة**. تحقيق: يحيى الخشاب، ط3، دار الكتاب الجديد، بيروت: 1983م.
37. ابن خياط، أبو عمرو خليفة بن خياط بن خليفة الشيباني العصفري البصري (ت ٢٤٠هـ/ 854م). **تاريخ خليفة بن خياط**. مراجعة : مصطفى فواز وحكمت فواز، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت: 1995م.
38. أبي دلف. مسعر بن مهلهل الخزرجي الينبوعي (ت القرن 4 هـ/ 10م). **الرسالة الثانية لأبي دلف مسعر بن المهلهل الخزرجي رحالة القرن العاشر الميلادي**. تحقيق بطرس بولغاكوف، ترجمة محمد منير موسى، عالم الكتب، القاهرة: 1970م.
39. الدمشقي، جعفر بن علي(ت القرن 6هـ/ 12م). **الإشارة إلى محاسن التجارة وغشوش المدلسين** . تحقيق البشري الشوربجي، مكتبة الكليات الازهرية، القاهرة:1966م.
40. الدمشقي، شيخ شمس الدين أبي عبد الله (ت: 727هـ/ 1327م). **نخبة الدهر في عجائب البر والبحر**. مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية، بطربورغ المحروسة، 1865م.

41. الذهبي، شمس الدين محمد بن أحمد (ت 748هـ/1347م). **سير اعلام النبلاء**. تح: شعيب الأرنؤوط ، وحسين الأسد. ج6، مؤسسة الرسالة، بيروت: 1982م.
42. ابن رزيق، سليل. تاريخ أئمة وأسياد عُمان في الفترة من 661م إلى 1856م، تحقيق: جورج بيرسي بادجر، عضو في الجمعية الجغرافية الملكية والقس الراحل في رئاسة بومباي.
43. ابن رستة، أبو علي أحمد بن عمر(ت: 300هـ/912 م). **الأعلاق النفيسة**. دار الكتب العلمية، بيروت: 1998م.
44. الزبيدي، محمد بن محمد بن عبد الرازق المرتضي (ت: 1205هـ/1790م). **تاج العروس من جواهر القاموس**. ط1، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت: 2001م.
45. السخاوي، شمس الدين أبو الخير محمد بن عبد الرحمن بن محمد (ت:902هـ/ 1496م). **الضوء اللامع لأهل القرن التاسع**. منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت: 1412هـ/ 1992م.
46. السمعاني، عبد الكريم بن محمد بن منصور التميمي (ت: 562هـ/1167م). **الأنساب**. تحقيق: عبد الرحمن بن المعلمي اليماني وآخرون. ج3، دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد: 1977م.
47. سو سونغ (ت: 494هـ/1101م)، العقاقير وصورها، فوجيان، دار العلمية، فوجيان: 1988م.
48. السيرافي، أبو زيد الحسن (ت: القرن 4هـ /10م). **رحلة السيرافي**. تحقيق: عبد الله الحبشي. ط1، المجمع الثقافي، أبو ظبي: 1999م.
49. ________________. **سلسلة التواريخ**. أخبار الصين والهند. المطبعة الملكية، باريس: 1845.
50. ________________. **كتاب أخبار الصين والهند**. تحقيق وتقديم وترجمة فرنسية للمستشرق جان سوفاجيه. دار بيبلون، سلسلة الجغرافية والرحلات عند العرب، باريس: 1948م.
51. السيرافي، أبو عمران (ت 377هـ/988م)، **الصحيح من أخبار البحار وعجائبها**، تحقيق: يوسف الهادي. دار اقرأ للطباعة والنشر، دمشق: 2006م.

52. السيوطي، جلال الدين عبد الرحمن بن أبي بكر (ت: 911هـ/1505م). **لب اللباب في تحرير الأنساب**. ج1، دار صادر، بيروت: (د.ت).
53. ________________. **لب اللباب في تحرير الأنساب**. ج1، مكتبة المثنى، بغداد: 1840م.

54. الشقصي، خميس بن سعيد. (ت: ق11هـ/17م) .**منهج الطالبين وبلاغ الراغبين**. وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 1978م.
55. الشماخي، أحمد بن سعيد بن عبد الواحد (ت 928هـ/1521م). **كتاب السير**. تحقيق: أحمد بن سعود السيابي، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 1987م.
56. الشنتمري، أبو الحجاج، يوسف بن سليمان بن عيسى الشنتمري الأندلسي المعروف بالأعلم (ت: 476هـ/1084م). **أشعار الشعراء الستة الجاهليين**. دار الافاق الجديدة، بيروت: 1979م.
57. الشهرستاني، بو الفتح محمد بن عبد الكريم بن أبى بكر أحمد(ت: 548هـ/1153م). **الملل والنحل**. تحقيق: عبد العزيز محمد الوكيل، مكتبة الحلبي وشركاه للنشر والتوزيع، القاهرة 1387هـ/1968م.
58. شهريار، بزرك (ت 399هـ/1009م)،. **عجائب الهند**. هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، دار الكتب الوطنية، أبو ظبي: 2010م.
59. الصيرفي، نوال حمزة. النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، جامعة الملك عبد العزيز، الرياض، 1980م.
60. الطبري، ابوجعفر محمد بن جرير بن يزيد (ت310 هـ/923م). **تاريخ الرسل والملوك**. تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم،ج7،ط2، دار التراث، بيروت: (د.ت).
61. العزيزي، الحسن بن أحمد المهلَّبي (ت 380هـ/991م)، **المسالك والممالك**. تحقيق: تيسر أحمد خلف، ط1، دار التكوين للنشر والطباعة :2006م.
62. ابن فضل الله ، شهاب الدين العمري(ت ٧٤٩ هـ / ١٣٤٩ م). **مسالك الأبصار في ممالك الأمصار**. ط1، المجمع الثقافي، أبو ظبي: 2003م.
63. العوتبي، أبو المنذر سلمة بن مسلم(ت القرن 5هـ/.11م). الضياء. تحقيق: سليمان بن إبراهيم الوارجلاني وآخرون، ج9، ط1، وزارة الأوقاف والشؤون الدينية، مسقط، 2015م.
64. الغساني التركماني، الملك المظفر يوسف بن عمر بن علي بن رسول (ت: 694هـ). **المعتمد في الأدوية المفردة**. ضبطه وصححه: محمود عمر الدمياطي، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت:2000م.
65. الفاسي، محمد بن أحمد الحسني الفاسي المكي(ت:832هـ/1429م). **شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام**. تحقيق: عبد السلام تدمري، ج1، مكتبة النهضة العلمية، مكة المكرمة: 1956م.
66. ________________.**العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين**. تحقيق: محمد الطيِّب الفقي فؤاد سيد الطناحي، محمود محمد، ج 1، مؤسسة الرسالة، بيروت: 1986م.
67. أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن عمر (ت: 732هـ/ 1332 م). **تقويم البلدان**. دار صادر، بيروت: 1840م.

68. الفراهيدي، الإمام الربيع بن حبيب(ت170هـ/ 786م).**الجامع الصحيح مسند الإمام الربيع بن حبيب الفراهيدي**. ط1، وزارة الأوقاف والشؤون الدينية، مسقط: 2011م.
69. ابن الجوزي ،أبو الفرج، عبد الرحمن بن علي (ت: 597هـ/ 1200م). **المنتظم في تواريخ الملوك والأمم**. ج4.د.ط، دار الفكر، بيروت: 1995م.
70. ابن الفقيه، أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني (ت: 340هـ/ 951م) م). **مختصر كتاب البلدان**. تحقيق: يوسف الهادي، ط1، عالم الكتب، بيروت: 1996م.
71. الفيروز آبادي، مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب. **القاموس المحيط**. ج1، تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة، ط8، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت: 2005م.
72. القرشي، عز الدين عبد العزيز بن عمر بن محمد بن فهد. **غاية المرام بأخبار سلطنة البلد الحرام**. تحقيق: فهيم محمد شلتوت، ط1، مركز البحث العلمي وإحياء التراث الإسلامي، دار المدني للطباعة والنشر والتوزيع، جدة: 1986م.
73. القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت: 682هـ/ 1283م). **آثار البلاد وأخبار العباد**. دار صادر، بيروت: (ب.ت).
74. ________________. **عجائب المخلوقات والحيوانات وغرائب الموجودات**. ط1، منشورات مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت: 2000م.
75. القلقشندي، أبو العباس أحمد (ت 821هـ/ 1418م). **صبح الأعشى في صناعة الإنشا**. ج4، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1333هـ/ 1915م.
76. ابن كثير، عماد الدين إسماعيل بن عمر (774هـ/ 1373م). **البداية والنهاية**، ج1، بيت الأفكار الدولية، بيروت: 2004م.
77. الكندي، سالم بن محمد بن حميد(ت310هـ/922م)، **العدّة المفيدة الجامعة لتواريخ قديمة وحديثة**. مكتبة الإرشاد، صنعا:1991م.
78. الكندي، محمد بن إبراهيم (ت: 508هـ/1115م). **بيان الشرع**. وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 1986م.
79. الكوفي، علي بن حامد بن أبي بكر (ت613هـ/ 1217م). **تاريخ الهند ومقرر فتح السند**. دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق: 1991م.
80. ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب ابن محمد (ت: 690هـ/ 1291م). تاريخ المستبصر؛ **صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز**. راجعه: ممدوح حسن محمد، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة: 1996م.
81. المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت: 346هـ/957م). **التنبيه والإشراف**. ط1، ج1، دار الصاوي، القاهرة: (د.ت).
82. ________________. **مروج الذهب ومعادن الجوهر**، المكتبة العصرية، بيروت: 2005م.

83. المقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد (ت375هـ/985م). **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**. ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة: 1991م.

84. المقريزي، أبو العباس تقي الدين أحمد بن علي (845هـ/ 1441م). **درر العقود الفريدة في تراجم الأعيان المفيدة**. تحقيق: محمد عثمان، دار الكتب العلمية، بيروت، 2009م.

85. المقريزي، أبو العباس تقي الدين أحمد بن علي (845هـ/ 1441م)، **السلوك لمعرفة دول الملوك**، ج1، القسم الثالث، تحقيق: محمد مصطفى زيادة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة:1939م.

86. ابن منظور، محمد بن مكرم بن علي أبو الفضل جمال الدين (ت: 711هـ/1311م). **لسان العرب**. ط3، دار صادر، بيروت: 1996م.

87. ______________________. **مختصر تاريخ دمشق لابن عساكر**.تحقيق: روحية النحاس وآخرون، ط1، دار الفكر، دمشق: 1984م.

88. المهري، سليمان بن أحمد بن سليمان (ت: 962هـ/ 1554م). **العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية**. تحقيق: إبراهيم خوري، ق1، ج1، سلسلة العلوم عند العرب، مجمع اللغة العربية، دمشق:1970م.

89. مؤلف مجهول (ت372هـ/983م). **حدود العالم من المشرق إلى المغرب**. ترجمة: السيد يوسف كامل، الدار الثقافية، القاهرة: 2002م.

90. نطنزى، معين الدين (817هـ/1415م). **منتخب التواريخ**. تحقيق: پروين استخرى، انتشارات أساطير، طهران: 2004م.

91. وانغ جا (ت390م). سجل الاستدراكات . ط2، شركة كتاب زونغوا: 1976م.

92. ابن الوردي، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر (ت: 852هـ/1448م). **خريدة العجائب وفريدة الغرائب**. تحقيق : أنور محمود زناتي ،ط1، مكتبة الثقافة الإسلامية، القاهرة: 2008م.

93. اليعقوبي، أحمد بن جعفر أبي يعقوب (ت: 284هـ/897م). **تاريخ اليعقوبي**. ط1، مطبعة بريل، ليدن: 1883م.

ثالثا: المراجع باللغة العربية :

1. إبراهيم، عبد الله. **عالم القرون الوسطى في أعين المسلمين**. ط2، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت: 2007م.
2. أجيوس، ديونيسيوس ألبرتوس. **السفن الكلاسيكية في الإسلام من بلاد ما بين النهرين إلى المحيط الهندي**. المركز الوطني للوثائق والبحوث، أبو ظبي: 2010م.
3. ______________. **ذاكرة السفن الشراعية في الخليج العربي**. ترجمة: عبد الإله الملّاح، مراجعة: حسن صالح شهاب، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي:2009م.

4. إسماعيل، حسين. **سفر الصين رحلة في الفكر وحياة ومجتمع الصينين.** ط1، أطلس للنشر والإنتاج الاعلامي، الجيزة: 2017م .
5. الإمام، محمد فاروق. **معابر الحضارة الإسلامية إلى أوروبا.** ط1، دار المأمون، عمّان: 2008م.
6. أمير الورد، باقر. **معجم علماء العرب.** تحقيق: كوركيس عواد، ط1، عالم الكتب - مكتبة النهضة العربية، القاهرة: 1986م.
7. الأمين ، إسماعيل. **العمانيون رواد البحر** . ط1، رياض الريس للكتب والنشر ، لندن: 1990م.
8. أوديان، جان، **مملكة هرمز.** ترجمة: ناديا صبري، ديوان صاحب السمو رئيس الدولة، مركز الوثائق والبحوث، أبو ظبي: 2002م.
9. باي شو يي، كمال الدين (1909-2000م)، تاريخ الإسلام في الصين، المكتب المصري للمطبوعات، تحقيق أحمد السعيد - رشا كمال.
10. بدوي، عبد الرحمن. **موسوعة المستشرقين.** ط3، دار العلم، بيروت: 1993م.
11. بروكلمان، كارل. **تاريخ الأدب العربي.** 4ج، ترجمة: عبد الحليم النجار، دار المعارف، القاهرة: 1983م.
12. بنغ ده تشين، **تاريخ البحرية الصين.** دار النشر للاتصالات الشعبية، بكين : 1988م.
13. بوزورث، جوزيف شاخت كليفورد.**تراث الإسلام.** 2ج، ترجمة :محمد زهير السمهوري، ، عالم المعرفة، الكويت: 1978م.
14. بولو، ماركو، رحلات ماركو بولو، ط2، ترجمة: عبدالعزيز جازيد، ج3، ط2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة: 1995م.
15. التدمري، أحمد، وخوري، إبراهيم عبده. **سلطنة هُرْمُز العربية المستقلة.** رأس الخيمة: 1999م.
16. تشانغ، زون يان. **الاتصالات الودية بين الصين وعمان عبر التاريخ.** وزارة التراث والثقافة، مسقط: 1987م.
17. تشون، ماجيان، **العلاقة بين التبادل التجاري بين الصين والشرق الأوسط في القرن السابع وحتي القرن الخامس عشر الميلادي.** قسم العلوم الاجتماعية بجامعة جنان الصينية بكين : 2018م .
18. تشي، وانغ ان. **طريق الحرير العريق.** مجلة الفيصل، الرياض، العددان (18-19)، 1977م.
19. الجابر، إبراهيم جابر. **النقود العربية الإسلامية في متحف قطر الوطني.** ط1، وزارة الاعلام والثقافة، الدوحة: 1992م.
20. جامعة السلطان قابوس. **الندوة الدولية لطرق الحرير مشروع منظمة التربية والثقافة والعلوم اليونسكو لدراسة طريق الحرير،** وزارة التراث والثقافة، مطبعة مزون، مسقط: 1991م.
21. جرس، حماده محمد. **عندما كان المحيط الهندي بحيرة صينية: المستكشف العظيم المسلم تشنغ خه.** كاسل الحضارة والتراث: 2019م.

22. الجرو، أسمهان سعيد. **الموانئ العُمانية القديمة ومساهمتها في التجارة الدولية في ضوء المصادر الكلاسيكية (اليونانية والرومانية).** مجلّة الخليج للتاريخ والآثار، مجلس التعاون لدول الخليج العربية- جمعية التاريخ والآثار، السعودية: 2010م.

23. جمعة، علي. **المكاييل والموازين الشرعية**. ط2، القدس للإعلان والنشر والتسويق، القاهرة: 2001م.

24. جيانغ، مي شو . **الإسلام في الصين**. ترجمة: وانغ ماو هو، ط1، دار وتشو للنشر- بكين، 2004م

25. حاتم، محمد غريب. تاريخ عرب الهولة: دراسة تاريخية وثائقية. دار الأمين للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة:1997م.

26. الحارثي، سالم بن حمد. **العقود الفضية في أصول الإباضية**. ط2، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 2017م.

27. حتّي، فيليب، وجرجي، أدورد، وآخرون. **تاريخ العرب (مطول)**. 3ج، دار الكشاف للنشر والطباعة والتوزيع، بيروت: 1950م.

28. الحجي، يعقوب يوسف. صناعة السفن الشراعية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت: 2001م.

29. أبو حجر، آمنة. **موسوعة المدن الإسلامية**. ط2، دار أسامة ،عمان: 2010م.

30. حسن، زكي محمد. **الرحالة المسلمون في العصور الوسطى.** (د. ط)، مؤسسة هنداوي، القاهرة: 2013م.

31. الحكيم، كمال الدين. الصناعة الإسلامية والفكر العربي. المكتبة الحيدرية، النجف: 2004م.

32. الحمداني، طارق نافع. **السفن التجارية العربية والهندية بين القرن الثالث عشر والقرن السادس عشر .** مركز عيسى الثقافي، الوثيقة ، مج10، ع 10، البحرين ، 1991م .

33. الحميدان، عبد اللطيف بن ناصر .**الدولة العصفورية ودورها السياسي في تاريخ شرق الجزيرة العربية**. مجلّة الوثيقة، العدد الثالث، السنة الثانية، يوليو 1983م.

34. حوراني، جورج. **العرب والملاحة في المحيط الهندي**. مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة (ب.ت).

35. ا

الخاطرية، خلود. **القاضي موسى بن أبي جابر الإزكوي (ت181هـ/797م)، ودوره في الحفاظ على الوحدة الوطنية العُمانية**، جامعة السلطان قابوس، مجلّة الآداب والعلوم الاجتماعية، مجلد 11، العدد (3)، كانون الأول (ديسمبر) 2020م.

36. خانكي، جميل. **أمراء البحار في الأسطول المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر**، مؤسسة هنداوي، 2022. (ط1: 1947هـ/1947م).

37. الخروصية، مريم سعيد محمد. **أبعاد العلاقات العُمانية-الإيرانية أمن الخليج، مضيق هُرْمُز**، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة السلطان قابوس، كلية الآداب، مسقط: 2016م.
38. خضر، سهام. **معجم الأعشاب والنباتات**. ط1، مجموعة النيل العربية، القاهرة: 2008م.
39. خليل، محمد. **الجذور التاريخية للعلاقات العمانية الصينية**.ط1، مركز الراية للطباعة والنشر، القاهرة: 2013م.
40.
41. خوري، إبراهيم وآخرون. **سلطنة هرمز العربية سيطرة سلطنة هرمز العربية على الخليج العربي** . ج2، ط1، مركز الدراسات والوثائق، رأس الخيمة:1999م.
42. ____________. العرب والصين: علاقات ودية وتبادل سفارات، مجلَّة التراث العربي، اتحاد الكتاب العرب، العدد (24)، دمشق، 1406هـ/ 1986م.
43. خوري، إبراهيم. **دراسة عن الملاحة العربية على سواحل إفريقية الشرقية وبين جزرها في القرن الخامس عشر**. مج 5، ع20 ،التراث العربي، اتحاد الكُتّاب العرب، دمشق:1985م.
44. خوري، إبراهيم. **سلطنة هرمز العربية**. مركز الدراسات والوثائق، رأس الخيمة، 2م، ط1، 1421هـ/2000م.
45. الدامغ، فهد بن عبد العزيز. **الجزيرة العربية في مُدوَّنة الكاتب الصيني ماهوان: عرض وتحليل ونقد**. مجلَّة الخليج للتاريخ والآثار، مجلس التعاون لدول الخليج العربية-جمعية التاريخ والآثار، السعودية، الرياض: 2011م.
46. الدرجيني، أحمد بن سعيد(670هـ/ 1271م).**كتاب طبقات المشائخ بالمغرب**.ج2، تحقيق: إبراهيم طلاي، مطبعة البعث، قسنطينة، الجزائر، (د.ت).
47. الدفاع، علي بن عبد الله. **رواد علم الجغرافية** في الحضارة العربية والإسلامية. (د.ط)، مكتبة التوبة: (د.ت).
48. دهمان، محمد أحمد. **معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي**. دار الفكر، دمشق، 1990م.
49. دياب، كوكب. **المعجم المفصل في الأشجار والنباتات في لسان العرب**. دار الكتب العلمية ، بيروت: 2001م.
50. الراشدي، مبارك بن عبد الله بن حامد. **الامام أبو عبيدة مسلم بن أبي كريمة التميمي وفقهه**. الناشر (بدون)، ط1، مسقط 1993م.
51. رحال، خالد. النزاع حول متاع بيت الزوجية، رسالة ماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، الجزائر:2016م.
52. الرحبي، خالد، حبيب الهادي. **دور العمانيين في نشر الحضارة الإسلامية في منطقة جنوب شرقي آسيا من القرن الأول حتى الرابع الهجريين**. بحث مقدم لمؤتمر الدور العماني في وحدة الأمة، ماليزيا: 2014م. http://www.jasblog.com/wp/?p=6061
53. رفع، عبد الله. شرح الكلمات الغريبة، القاهرة: 1833م.

54. رمزي، محمد. **القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة 1945م.** القسم الأول، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة: 1994م.
55. الريامي، كمال بن محمد. **مشاهير الرحالة العرب.** ط1، دار كنوز للنشر والتوزيع، القاهرة 1434هـ/2013م.
56. الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس .**الأعلام.** ج4، ط15، دار العلم للملايين، بيروت، 2002م.
57. الزهري، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر. **كتاب الجغرافية.** تحقيق: محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة: (د.ت).
58. زون-يان تشانغ. الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان عبر التاريخ. وزارة التراث والثقافة، مسقط 1981م.
59. الزيات، حبيب. معجم المراكب والسفن في الإسلام. مجلة المشرق، ع3، السنة 43، القاهرة: مارس 1949م.
60. زيتون، محمد محمود. **الصين والعرب عبر التاريخ.** (د. ط)، وكالة الصحافة العربي : 2020م.
61. السامر، فيصل. الأصول **التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى،** ط1، دار الطليعة، (د. ت.ن).
62. ___________. **ثورة الزنج.** ط2، دار الثقافة، دمشق: 2000م.
63. سامي بن عبدالله المغلوث. **أطلس تاريخ الدولة الأموية.** ط1، العبيكان، الرياض: 2011م.
64. السفارة العمانية في بكين. **مختارات من الكتب التاريخية الصينية حول الاتصالات الودية مع عمان في التاريخ.** بكين: 2006م.
65. سفيرين، تيم . **في أعقاب السندباد.** وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط:1982م.
66. سفيرين، تيم. **رحلة السندباد.** ط3، وزارة التراث والثقافة، مسقط: 2016م
67. سلامة، إبراهيم عبد المنعم. **عُمان معبراً لتجار الاندلس وعلمائها الى بلاد فارس وشرق افريقيا (ق 3-5هـ).** مؤسسة الانتشار العربي، القاهرة: 2015م.
68. سلطان، طارق. **ميناء خانفو.** مجلّة جامعة أُمِّ القرى لعلوم الشريعة واللغة العربية وآدابها، ج11، العدد (34). أُمُّ القرى: 1426هـ/ 2005م.
69. سلطان، فتحي طارق. **العرب والصين في القرون الوسطى: دراسة حضارية.** مطبعة الموصل، الموصل: 2005م.
70. السنهوري، اسلام. **السفن الشراعية والملاحة البحرية في عمان** . ط1، مركز الراية للنشر والاعلام، القاهرة: 2015م .
71. السيابي، سالم بن حمود. **عمان وتاريخها البحري.** وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 2002م.
72. ______________. **إسعاف الأعيان في أنساب أهل عُمان.**طبع على نفقه صاحب السمو الشيخ أحمد بن علي ال ثاني، منشورات المكتب الإسلامي، الدوحة: (د.ت).

73. السياس، عائشة سلمان. **الهند: معالمها وآثارها الحضارية**. ط1، مركز الكتاب الأكاديمي، بيروت: 2015م.
74. السيرافي، أبو زيد حسن .**الموسوعة العربية الميسرة**، موسوعة شبكة المعرفة الريفية، 1965م.
75. شلتوت، فهيم محمد، مركز البحث العلمي وإحياء التراث الإسلامي، ط1، دار المدني للطباعة والنشر والتوزيع، جدة، 1406هـ/1986م.
76. الشملان، عبدالله خليفة. **بناء السفن الخشبية في دولة البحرين**. مركز البحرين للدراسات والبحوث، المنامة: د.ت.
77. شن فو وي، **سجلّات ثقافة الصين**، دار نشر الشعبية، شنغهاي: 1998م.
78. شنغ، ما تشينغ. **قومية في تقاطع الحضارات: قومية هوي الصينية**. دار النشر باللغات الأجنبية، 2016م.
79. شهاب، حسن صالح. **أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي**. سلسلة كتاب الأبحاث (5)، مركز الدراسات والتوثيق، رأس الخيمة، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي: 2001م.
80. شهاب، حسن صالح. الأعراف البحرية وأحكامها في السفن العربية، ط1، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي: 2009م.
81. شينغ، ليويينغ. **طريق الحرير**. ج2،ط1، بيت الحكمة: القاهرة: 2020م.
82. صادق، معين. **العلاقات العربية–الصينية والتجارة البحرية من القرن السابع إلى القرن العاشر الميلادي**. العرب والصين: مستقبل العلاقة مع قوَّة صاعدة. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط1، الدوحة: 2019م.
83. الصيني، بدر الدين حي. **العلاقات بين الصين والعرب**. مكتبة النهضة المصرية. القاهرة: 1950م.
84. ضيف، شوقي. **الرحلات**. ط4، دار المعارف، القاهرة: 1987م.
85. الطابور، عبد الله، عبدالله علي. **رحمانيات البحارة**. مقال بجريدة الخليج بتاريخ 2012/08/09م.
86. عامر، عبد المنعم. **عمان في أمجادها البحرية**. مطبعة سجل العرب، القاهرة: 2005م.
87. العاني، عبد الرحمن عبد الكريم. **دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري**. سلسلة تراثنا وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط: 1981م.
88. عبادة، عبد الفتاح. **سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتها في الإسلام**. ط1، دار الهلال للطباعة، القاهرة:1913م.
89.
90. عبد الرحمن، عبد العزيز. **العلوم والفنون عند قدماء المصريين**. (د.ط)، وكالة الصحافة العربية، مصر: 2021م.
91. ________________. **العلوم والفنون عند قدماء المصريين**. وكالة الصحافة العربية، القاهرة، 2021م

92. عبد الشريف. **ثقافة الدهو في المحيط الهندي: العالمية والتجارة والإسلام قبل قدوم الأوروبيين.** مركز الإمارات للدراسات والبحوث، أبو ظبي: 2013م.

93. عبد العليم، أنور. **الملاحة وعلوم البحار عند العرب.** سلسلة عالم المعرفة عدد 13، الكويت: 1979م.

94. عبد الله، أمين محمود. **التطور التاريخي لأقسام مصر الإدارية حتى وقتنا الراهن.** من أبحاث ندوة الأقسام الإدارية في مصر. الأربعاء 25 آذار (مارس) 1998م. المجلس الأعلى للثقافة، مصر، القاهرة: (ب. ت).

95. عثمان، حسن. أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي. ط2، مركز الدراسات والتوثيق، رأس الخيمة: 2001م.

96. عثمان، عبد القوي، **تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41-904هـ/661-1498م).** سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، العدد (151)، عالم المعرفة: 1990م.

97. العسكري، سليمان إبراهيم. **التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي .** ط1، مطبعة المدني، القاهرة: 1979م.

98. العلوي، هادي، **من تاريخ العلاقة بين الحضارتين الصينية والاسلامية،** مجلة المدى الثقافية، نيقوسيا، قبرص، العدد الأول، 1993م.

99. علي، جواد، المفصل من تاريخ العرب قبل الإسلام، ج7، ط4، دار الساقي، 2001م.

100. العمري، جميل عبد حمزة. **صناعة السفن في الخليج العربي.** جامعة القادسية-كلية التربية، مجلَّة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، م 8، العدد (4)، 2009م.

101. عوفي، محمد. الموسوعة العربية الميسرة، موسوعة شبكة المعرفة الريفية، دمشق:1965م.

102. عيسى، أحمد، معجم أسماء النبات، ط1، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1930م.

103. الغامدي، سعد بن حذيفة. **الفتح الإسلامي لبلاد وادي السند (92- 9هـ/711-715م).** جامعة الملك سعود، الرياض: 1988م.

104. الغيلاني، حمود. **صناع السفن في سلطنة عمان الوساتيد.** د.ن، مسقط: 2020م.

105. فارس، محمد. **موسوعة علماء العرب والمسلمين وأعلامهم.** المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1974م.

106. فاروق عمر، **طبيعة الدعوة العباسية، 98 هـ/716 م 132 هـ/749 م: دراسة تحليلية لواجهات الثورة العباسية وتفسيراتها.** ط1، دار الارشاد: 1970م.

107. فرحات، كرم حلمي، **تأثيرات الحضارة الإسلامية في الحضارة الصين في الرياضيات و الفلك و الطب، والصيدلة، والهندسة المعمارية والآلية.** مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد (2)، الشارقة: 2011م.

108. الفقي، عصام الدين عبد الرؤوف. **بلاد الهند في العصر الإسلامي منذ فجر الإسلام حتى الغزو التيموري.**دار الفكر العربي، القاهرة: 1996م.

109. فهمي هويدي، المسلمون في الصين، دار البشير، 2020م.

110. فهمي، عبد السلام عبد العزيز. **تاريخ الدولة المغولية في إيران.** دار المعارف، القاهرة:1981م.

111. فوزي، حسين، **حديث السندباد.**مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة: 1943م.

112. قاسم، جمال زكريا. **الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية المتحدة في عصر التوسع الأوروبي الأول 1407-1540م.** دار الفكر العربي، القاهرة: 1985م.

113. قطاني، عبد الغني يعقوب. **الإسلام في الهند الصينية (تشامبا المنسية).** الجمعية الإسلامية العالمية الماليزية. مجلَّة الإسلام في آسيا، مج14، ع1، ماليزيا: يونيو 2017م.

114. القناعي، نجاة عبد القادر الجاسم وبدر الدين الخصوصي. **صناعة السفن في الكويت.** مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت: 1982م.

115. قو يينغ ده. **تاريخ علاقة بين الصين والبلاد العربية**. المركز العربي للمعلومات، بكين: 2004م.

116. القوصي، عطية. **تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية.** دار النهضة العربية، القاهرة: 1976م.

117. قوي، وانغ لنغ. **القصة الكاملة للإسلام في الصين**. ترجمة: رشا كمال وآخرون، ط1، أطلس، الجيزة: 2015م .

118. كاشف، سيدة أسماعيل. **علاقة الصين بديار الإسلام**. مجلة جامعة عين شمس كلية البنات، ع3، القاهرة: 1961م.

119. الكثيري، سالم. **العلاقات الصينية الظفارية في عهد الدولة الكثيرية الأولى.** ورقة عمل في بحث منشور في المؤتمر العلمي الأول التاريخ والمؤرخون الحضارمة من القرن السادس حتى القرن التاسع الهجريين، الرياض: 2016م.

120. كراتشكوفسكي، أغناطيوس يوليا. **تاريخ الأدب الجغرافي**. القسم الأول، تعريب: صلاح الدين عثمان هاشم، لجنة التأليف والترجمة والنشر، الإدارة الثقافية في جامعة الدول العربية: 1957م.

121. كحالة، عمر بن رضا بن محمد راغب بن عبد الغني. **معجم قبائل العرب القديمة والحديثة.** 5ج، مؤسسة الرسالة، بيروت: 1994م.

122. كرار أحمد، جعفر. **الدور الحضاري للعمانيين في الصين**: العلاقات التاريخية بين سلطنة عمان وجمهورية الصين الشعبية منذ ظهور الاسلام وحتى أوائل القرن التاسع عشر الميلادي. اللجنة الوطنية العمانية للتربية والثاقفة والعلوم، مسقط :2007م.

123. ___________. **العلاقات العمانية الصينية 618-1279م شركاء في الحزام والطريق القديم.** بحث منشور في مؤتمر العلاقات العمانية بجنوب شرق آسيا والصين واليابان، ط1، ذاكرة عمان، مسقط: 2016م.

124. ___________. **العلاقات التاريخية بين شبة الجزيرة العربية والصين منذ ظهور الإسلام حتى أوائل القرن العشرين.**مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد (92)، جامعة الكويت، 2007م.

125. الكرملي، أنستانس. **النقود العربية والإسلامية وعلم النميات.** مكتبة الثقافة العربية، القاهرة،: 1987م.
126. الكسادي، الملاح بدر الدين أحمد. **القاموس البحري معجم مصطلحات البحرية في جنوب الجزيرة العربية.** المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2004م
127. كوثر، ثمينة. **صورة الهند في كتاب: سلسلة التواريخ لسليمان التاجر.** البعث الإسلامي، ع9، م68، مؤسسة الثقافة والنشر، أترا - براديش، الهند، أكتوبر: 2022م.
128. لوريمر، **السجل التاريخي للخليج وعُمان وأواسط الجزيرة العربية.** القسم 2، جغرافيا، ج2، دار جارنيت ريدنج، 1995م.
129. لي تشي شونغ. **الصين والعالم العربي.** مقال في مجلة الصين اليوم، عدد كانون الأول (ديسمبر) 1999م.
130. لي تشين، **آثار العرب ومآثرهم في الصين عبر التاريخ.** المجلة العربية للثقافة، ع 38، السنة التاسعة عشر: 2000م
131. لي هوا ين، محمود. المساجد في الصين.ط1، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين: 1989م.
132. لي هواين، محمود يوسف. **المساجد في الصين.** ط1، دار الهلال الأزرق للنشر والتوزيع، هونغ كونغ: 2003م.
133. لي هواين، محمود يوسف، **الشخصيات الاسلامية البارزة في الصين** .ط1، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين: 1993م.
134. ليو ين. **رحلة تشنغ خه إلى دول المحيط الهندي.** ط1، دار الفنون الجميلة الشعبية، شنغهاي، 1983م.
135. ماركس، كارك. الأعمال الكاملة عن ماركس و إنجليز. ج47، دار نشر بكين الشعبية، بكين: 1979م.
136. ابن ماجد، أحمد. **الفوائد في أصول علم البحر والقواعد.** هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي: 2013م.
137. ماهر، سعاد. **البحرية في مصر الإسلامية واثارها الباقية.** ط1، دار المجمع العلمي، القاهرة: 1979م.
138. مجموعة من الباحثين، مختارات من الكتب التاريخية الصينية حول الاتصالات الودية مع عُمان في التاريخ، بكين: السفارة العُمانية بالصين: 2006م.
139. مجموعة من المُؤلِّفين. **عمان في التاريخ.** وزارة الإعلام العُمانية، مسقط، 2018م.
140. محمد حسن. **الصين وفنون الإسلام.** مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة: 2012م.
141. محمد، عبدالرحمن، **موسوعة النقود وعلم النميات.** مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة: 1965م.
142. محمود، عبد الحليم. **جلال الدين أكبر: المفترى عليه.** مجلة الدراسات الاسلامية، القاهرة، 1966م.
143. محيرز، عبد الله أحمد. **رحلات الصينيين الكبرى إلى البحر العربي.** ط1، دار جمات، عدن:2000م.

144. مرجونة، إبراهيم محمد على و شادي، تيسير محمد محمد. **المؤثرات الحضارية المتبادلة بين العالم الإسلامي والصين**. دار التعليم الجامعي، الإسكندرية: 2021م.

145. المريخي، سيف شاهين. **القرصنة في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الأولى من قيام الدولة العربية الإسلامية وحتى منتصف القرن الثالث**. دراسات التاريخ الاقتصادي لمنطقة الخليج العربي في العصور الإسلامية من ظهور الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري. جامعة قطر، الدوحة: 2011م.

146. مصطفى، إبراهيم، وآخرون. **المعجم الوسيط**. ج1، (د.ط)، دار الدعوة، القاهرة: 1989م.

147. مفتاح، علي محمد فريد. **موانئ الساحل العُماني**. ط1، دار الوفاق، الرياض: 2019م.

148. مكية، محمد. بغداد. دار الوراق للنشر، ط1، لندن: 2005م.

149. المنذري، محمد بن ناصر بن راشد. **صحار وتاريخها السياسي والحضاري من ظهور الإسلام حتى القرن الرابع الهجري**. دار العلوم العربية للطباعة والنشر، القاهرة: 2008م.

150. منشورات متحف تاريخ. **حركة المرور الخارجية في تشيوانتشو بفوجيان**، دار نشر المحيط، بكين:1987م.

151. منصور، أسامة عبد السلام، **مظاهر التأثير والتأثر بين الحضارتين الإسلامية والصينية، الجمعية العربية للحضارة والفنون الإسلامية**، مجلة العمارة والفنون والعلوم الإنسانية، القاهرة:2017.

152. منصور، شاهنده سعيد. **دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والاندلسية في القرنين الثالث والرابع الهجريين التاسع والعاشر الميلاديين .** مجلة كلية الآداب، جامعة الفيوم، م13، العدد (1)، كانون الثاني (يناير) 2021م .

153. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم. الثقافة العربية وثقافات العالم: حوار الأنداد. إدارة برامج الثقافة والاتصال، القاهرة: 1999م.

154. المهندي، صقر بن لحدان الحسن. موسوعة قطر البحرية، وزارة الثقافة والرياضة، الدوحة: 2020م.

155. مؤنس، حسين. **أطلس تاريخ الإسلام** .ط1، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة: 1987م.

156. ميشيل، مولات دي جردان، **المسالك البحرية للاتصالات الثقافية في المحيط الهندي**. ترجمة: محمد جلال عباس، مجلة الشرق، العدد (55)، تشرين الثاني (نوفمبر) 1981م.

157. الناصر، على حسين السليمان. **النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى 1250-1517م**.ط1، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة: 1980م.

158. النبهاني، بدرية بنت محمد بن شامس، **آل الرحيل، قرنين من صياغة الحياة السياسية والفكرية في عُمان**، دار الوراق، مسقط: 2019م.

159. نحال، إبراهيم. **معجم نحال في الأسماء العلمية للنباتات: لاتيني-عربي (دراسة نباتية لغوية بيئية وتاريخية) مع مسارد ألفبائية (بالعربية واللاتينية)**، ط1، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، 2009 م، ص171.

160. النخيلي، درويش. **السفن الإسلامية على حروف المعجم**، دارة المعارف، القاهرة: 1979م.

161. الندوي، محمد إسماعيل. **تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية**.دار الفتح، بيروت: 1970م.

162. نيدهام، جوزيف، **موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين**. ترجمة: محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة: 1995م.

163. الهاجري، علي غانم. **تشنغ خه امبراطور البحار الصينية**. ط1، الدوحة، دار جامعة حمد بن خليفة، 2020م.

164. الهادي، حبيب . **الدور العماني في نشر الحضارة الإسلامية بعالم الملايو**. تاريخ النشر 2022/12/1م. https://www.hnjournal.net/3-12-9

165. __________. **التواصل الحضاري بين عمان والسواحل الآسيوية**. مركز الدراسات العمانية، جامعة السلطان قابوس، مسقط: 2021م.

166. هنتس، فالتر. **المكاييل والأوزان والمقاييس وما يعادلها في النظام المتري**. ترجمة: كامل العسلي. منشورات الجامعة الأردنية، عمان: 1970م.

167. الهندي، أطهر مباركبوري. **العرب والهند في عهد الرسالة**. ترجمة: عبد العزيز عزت عبد الجليل، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة : 1973م.

168. هوانغ فنغلين. **نظرية العالم الثنائي القطب**. (د.ط)، الأكاديمية الصينية، بكين:2020م.

169. هوخام، هيلدا. **تاريخ الصين**. ترجمة : أشرف محمد كيلاني، ط1 ، المجلس الأعلى الثقافة، القاهرة: 2002م.

170. هويدي، فهمي. **المسلمون في** الصين، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت: 1981م.

171. هيكل، عبد الباسط سلامة. **اللغة العربية في سلطنة بروناي دار السلام**. مركز عبد الله بن عبد العزيز الدولي لخدمة اللغة العربية، الرياض: 2017م.

172. وانغ تشين روت. **زه فو يوان قوي**. تحقيق: تشاو ي، ط1، دار عنقاء، تساو هونغ، 2006م.

173. وانغ، تسان. **الإسلام في الصين**. ترجمة، وانغ ماو هو، ط1، دار وتشو للنشر: بكين، 2004م.

174. وزارة التراث والثقافة. الموسوعة العُمانية. م7، وزارة التراث والثقافة، 2013م.

175. __________.حصاد ندوة رحلة السفينة صحار: دلالات واستشراق، وزارة التراث والثقافة، مسقط: 2016م.

176. ول ابريل ديورات. **قصة الحضارة**. 10 ج، ترجمة محمد بدران، بيروت دار الجيل 1988م.

177. الوهيبي، خالد. تطور **دور ميناء مسقط الملاحي والتجاري في العصر الإسلامي الوسيط من القرن 3 هـ/ القرن 8هـ حتى بداية القرن 10 هـ/ القرن 16م من خلال كتابات الجغرافيين والرحالة والملاحين العرب والمسلمين.** ندوة مسقط: التاريخ والحضارة، م1، مركز البحوث الإنسانية ومركز الدراسات العُمانية، جامعة السلطان قابوس، مسقط: 2013م.

178. يه، فان. **أُسرة هان الأخيرة، تراجم البلدان الغربية.** دار نشر الكتب الصينية، بكين: 1962م.

179. يوان، إبراهيم فنغ جين. **الاسلام في الصين.** ط1، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين: 1991م

رابعا: الرسائل العلمية باللغة العربية

1. إبراهيم، سفيان ياسين. **القرصنة في بحر الهند خلال العصر العباسي (132/656هـ/749-1258م).** مجلّة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية، مج11، ع2، كركوك: 2016م.
2. بين، شان، **التجارة البحرية بين الصين والدول الإسلامية، وتأثيراتها في عهد أسرة سونغ (348-677هـ/960-1279م).** رسالة ماجستيرغير منشورة، جامعة اليرموك، عمّان: 2019م.
3. جرس، حماده محمد. **المساجد الأثرية في مدينة بكين الصينية منذ القرن 4هـ/10م حتى نهاية القرن 13هـ/19م دراسة اثرية معمارية** . مخطوط رسالة دكتوراة غير منشور، كلية الآثار- جامعة الفيوم: 2016م.
4. أبو حجيز، أياس سليم. **المسلمون في المسلمون في الصين131-769هـ/847-1376م.** الجامعة الإسلامية، رسالة ماجستير غير منشورة، غزة 2009م.
5. زانغ، هان. **العلاقات بين الصين والعرب من بداية القرن السابع الميلادي إلى بداية القرن العاشر الميلادي.** رسالة ماجستير غير منشورة. الجامعة الأردنية، عمّان: 2019م.
6. علاوي، محمد، قاسم عمر، **الموانئ التجارية الهندية في العصر العباسي (132-656هـ/749-1258م. رسالة ماجستير غير منشورة،** جامعة الموصل، 2020م.
7. العريمي، بدر بن ناصر.**مصنفات الملاحة البحرية عند العمانيين خلال القرنين التاسع عشر والعشرين (الرحمانيات أنموذجاً).** رسالة ماجستير، كلية الآداب والعلوم، قسم التاريخ، جامعة السلطان قابوس، مسقط: 2019م.
8. المغيرية، الغالية بنت سالم. **الصراع البرتغالي الفارسي العثماني على جزيرة هرمز (1507-1633م) رسالة ماجستير غير منشورة** ، جامعة السلطان قابوس: مسقط: 2016م.
9. نيو، بان. **العلاقات بين الصين وعُمان خلال الاسر تانغ وسونغ ويوان ومينغ.** رسالة ماجستير غير منشورة باللغة الصينية، جامعة جينان، الصين: 2014م.(باللغة الصينية).

خامسا: المواقع الإلكترونية:

- https://whc.unesco.org/en/list/1010
- https://www.islamicarchitecturalheritage.com
- https://www.loc.gov/resource/gdcwdl.wdl_13549/
    - https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/سفينة/
- https://cdli.mpiwg-berlin.mpg.de/search?layout=full&dates_referenced=sargon.
- https://ketabonline.com/ar/books/1041/read?part=4&page=882&index=691888/691889/691928.
- https://ich.unesco.org/en/USL/watertight-bulkhead-technology-of-chinese-junks-00321.
- https://shiplib.org/index.php/ship-models/ship-models-2/carlos-montalvao/carlos-montavao-junk/
- https://ich.unesco.org/en/USL/watertight-bulkhead-technology-of-chinese-junks-00321
- https://en.unesco.org/silkroad/silk-road-themes/underwater-heritage/belitung-shipwreck.
- https://om77.net/forums/thread/15406-
- https://alroya.om/p/215622
- https://noor-alestiqamah.com/vb/showthread.php?t=8440
- https://www.atheer.om/archives/503271/-عُماني-جنرالٌ-للسلام،-لا-الحرب/#ixzz7tQbPKr59
- https://om77.net/forums/thread/15406-
- http://www.omanwhs.gov.om/hh/glimpse2.htm
- https://www.researchgate.net/publication/365367116_Rihlat_al_Sairafi#fullTextFileContent.
- https://chinaconnectu.com/2012/01/23/tongdi%C7%8En-%E9%80%9A%E5%85%B8tongdi%C7%8En-%E9%80%9A%E5%85%B8. /
- http://www.chinaknowledge.de/Literature/Science/tongdian.html.
- http://www.chinaknowledge.de/Literature/Historiography/jiutangshu.html
- https://en.wikipedia.org/wiki/Emperor_Xuanzong_of_Tang
- China Academic Journal Electronic Publishing House. http://www.enki.net

- China Academic Journal Electronic Publishing House. http://www.enki.net C2021-1994.
- https://dbpedia.org/page/Li_(unit)
- https://nepal.places-in-the-world.com/7941567-place-kandrang.html
- https://www.britannica.com/biography/Wudi-emperor-of-Han-dynasty
- https://en.wikipedia.org/wiki/Li_(unit)
- https://www.omaninfo.om/mainsections/29/show/112
- https://www.britannica.com/topic/Shiji-
- https://www.britannica.com/search?query=Sima+Qian
- https://www.worldhistory.org/Periplus_of_the_Erythraean_Sea
- https://www.geonames.org/1150645/mu-ko-similan.html
- https://www.diving-thailand-phuket.com/similan-islands/
- https://www.islamicarchitecturalheritage.com
- https://en.jiuzhai.com/
- https://www.geonames.org/1815461/changzhi-shi.html
- http://www.chinaknowledge.de/Literature/Novels/pingzhouketan.html.
- https://www.britannica.com/place/Guangzhou
- http://honyaku.j-server.com/LUCFUCHU/cdata/lucfuchu0_jaen.html
- http://encyc.reefnet.gov.sy/?page=entry&id=269491
- https://aminoapps.com/c/world-history/page/blog/pi-she-yeh-the-ancient-filipino-pirates-in-china-12th-century.
- https://www.icontainers.com/ports/huangpu/.
- https://www.arabiyat.com/content/history/1813.html
- https://www.youtube.com/watch?v=ThNwwtPZDPA&t=3s
- https://jewelofmuscat.tv/story/?lang=ar
- https://www.atheer.om/archives/509008/7
- https://web.archive.org/web/20150921135539/http://www.britannica.com/topic/Catalan-Atlas
- https://en.unesco.org/silkroad/silk-road-themes/underwater-heritage/belitung-shipwreck
- http://www.ourjiangsu.com/a/20230523/1684823681630.shtml
- https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n83/mode/1up?view
- https://www.tertullian.org/fathers/severus_sebokht_astrolabe_01_trans.htm

- https://shabiba.com/article/116775-
- https://www.britannica.com/biography/Yazdegerd-III
- https://www.chineseantiques.co.uk/qinghua-porcelain/
- https://www.hassadlhibr.net/?p=14555
- http://arabic.people.com.cn/n3/2017/0425/c31657-9207453.html
- https://www.dorar.net/hadith/sharh/14160
- https://www.chinasage.info/measures.htm

سادسا: المراجع باللغة الإنجليزية:

1. Agius, Dionisius. **Seafaring in the Arabian Gulf and Oman People of the Dhow**. Published, by Routledge: 2005.
2. Ahmed, Maqbul, **Commercial Relations of India with Arab World 1000.B.C. to Modern times in: Islamic Culture**. Vol. 38, 1964.
3. Albuquerque, Afonso de (1453-1515). **The commentaries of the great Afonso Dalboquerque**, Printed for the Hakluyt society, London: 1875
4. Alessandro Ghidoni. **Sewn-plank construction techniques in the western Indian Ocean: evidence from the timbers of Al Baleed, Oman**. Archaeonautica [Online], 21 | 2021, Online since 01 July 2022, connection on 15 September 2022. URL: http://journals.openedition.org/archaeonautica/1574
5. Al-Suhayil, Nayif. **Al-badiya fi al-khaleej al-'arabi fi al-qarnayn al-thalith wal rabi' al-hijriyayeen. Maktabat al-istiqama**, 1998: 165-168.; Wilkinson, John. Ibadism: Origins and Early Development in Oman. Oxford University Press, 2010: 181.
6. Annucci. Arturo. "Coins: the Kilwa Issue. (194-196). In: In: New Research at the Port of Al Balid and its Castle (Husn): Interim Report (2016-2018). The Journal of Oman Studies. Vol. 21, 2020.
7. Armstrong, Patrick. **Geographers: Biobibliographical Studies**. edition 1, London:2000, p. 122.
8. Asadov, Farda. **Reinstatement of the Long-Distance International Trade after the Arab Conquest: Khazar-Arab Partnership on Silk Road in IX-X Centuries**. *Acta Via Serica* 1, Synn Ilhi, Daegu, Korea: 2016.
9. Asiapac Editorial, **The Great Explorer Cheng Ho** (2012 Edition - EPUB),fu Island offset printing)(s) pte ltd:2012,p.78.
10. Barber, E. J. W. Prehistoric Textiles: **The Development of Cloth in the Neolithic and Bronze Ages with Special Reference to the Aegean**. Princeton University Press. 1992, p. 18.
11. Beazley, Raymond. **The Dawn of Modern Geography: A History of Exploration and Geographical Science**. Forgotten Books. London 2017.

12. Bingenheimer, Marcus. **A Translation of the Tōdaiwajō tōseiden 唐大和上東征傳.** (Part 1) The Indian International Journal of Buddhist Studies No.4 (2003), 168-189. ISSN: 0972-4893
13. Bingenheimer, Marcus. **A Translation of the Tōdaiwajō tōseiden 唐大和上東**. (Part 1) The Indian International Journal of Buddhist Studies No.4 (2003), 168-189. ISSN: 0972-4893
14. Britannica, The Editors of Encyclopaedia. **ramie.** *Encyclopedia Britannica*, 25 Mar. 2021, https://www.britannica.com/plant/ramie
15. Britannica, The Editors of Encyclopaedia. **tung oil**. *Encyclopedia Britannica*, 4 Jun. 2013,
16. Brook, Timothy,**The Troubled Empire**, London:2010
17. **The Cambridge history of India**. Five volumes. Cambridge University Press, London: 1922-1937.
18. Carter, Elizabeth and Stopler, Matthew. Elam: **Survey of political history and archaeology** (California: University of California Press, 1984
19. Ceylan, Fatma Ecem . **Zheng He'nın yaptığı seyahatlerin Çin tarihindeki yeri ve önemi, Significance of Zheng He's voyages in Chinese history**, Doktora Tezi, ankara üniversitesi sosyal bilimler enstitüsü Ankara 2017.
20. Chaffee, John W. **The Muslim merchants of Pre-Modern China: The History of a Maritime Asian Trade Diaspora**, 750–1400. Binghamton University. Binghamton 2018.
21. Chau Ju-kua. **Description of Barbarous Peoples, or Records of Foreign Nations**. Imperial Academy of Sciences. September, Permanent Secretary, Vienna: 1911
22. Chau Ju-Kua. **The Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries**, Translated from Chinese: Friedrich Hirth and W.W. Rockhill. Oriental Press, Amsterdam. New York: 1966.
23. Chau Ju-Kua: **His work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries**. Translated from Chinese by Hirth & Rockhill, New York, 1966.
24. Chaudhuri K.N. **Trade and civilization in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750**. Cambridge: Cambridge University Press. 1985.
25. **China Academic Journal Electronic Publishing House**. http://www.enki.net C2021-1994
26. **Chinese archaeology** (ISSN: 2160-5068, no. 10, pp. 1-34, Publisher: Walter De Gruyter, UD: 1975.
27. Christensen, Lars Bo. **Weights, and units in Chinese Coinage Section: "Guan 貫, Suo 索Min 緡, Diao 吊, Chuan 串**. In: https://chinesecoins.lyq.dk/weights.html

28. Chrystelle Marechal: **L influence de L'Ancienne Conception chinoise de la Terre sur les explorations Maritimes au long cours à l époque des Ming**, CNRS,Paris,2005,
29. Church, Sally K. **Two Ming Dynasty shipyards in Nanjing and their infrastructure**. Semantic Scholar 2011.
    a. https://www.semanticscholar.org/paper/Two-Ming-Dynasty-shipyards-in-Nanjing-and-their-Church/e0ee64692cf705ea8616ec9c28e53394b1223028
30. Cooke, Nola; Li, Tana; Anderson. **The Tongking Gulf Through History**. James A., eds. Philadelphia, PA*:* University of Pennsylvania Press. ISBN 978-0-8122-4336-9.
31. Cooke, Nola; Li, Tana; Anderson, James A., eds. (2011). **The Tong king Gulf Through History.** Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press. ISBN 978-0-8122-4336-9
32. Cortesão, Armando. **The Suma Oriental of Tomé Pires**. Vol. 1, London: 1944.
33. David M. Robinson, **Ming China and its Allies: Imperial Rule in Eurasia.** New York:2020. https://doi.org/10.1163/26666286-12340003
34. Du You, ed. **Tong Dian Encyclopedic History of Institution**. Submitted to the throne in 801 C.E.], Scroll 191, bianfang-dain [border defense] 7, Xirong zongxu [preface to the Rong people in the West]; Scroll 193, bianfang-dain [border defense] 9.
35. **Encyclopædia Britannica** (11th ed.). Cambridge University Press. Vol. 15. p. 688.
36. Facey, William/Constable, Anthony. **The Principles of Arab Navigation**. Arabian Publishing, London 2013.
37. Ferrand, Gabriel. **Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs a l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles**: Vol. 2: Traduits, revus et annotés. Cambridge University Press. Cambridge: 2015.
38. Ferrand, Gabriel. 1923-1928. **Instructions Nautiques et Routiers Arabes et Portugais des xv et xvi.Reproduits, Traduits et Annotés**, volumes I-III. Paris: Paul Geuthner, Part III, P. 180-183.
39. Ferrand, Gabriel. **Voyage du marchand arabe Sulayman en Inde et en Chine Abu Zayd Hasan ibn Yazid Sirafi, al-tajir Sulayman**. Ernest Leroux, Paris 1913.
40. Flecker, Michael. **Archaeological excavation of the 10th Century Intan Shipwreck**. BAR International 1047, 2002 Fig. 8.4.
41. Flecker, Michael. **The Archaeological Excavation of the 10th Century *Intan Shipwreck*.**BAR International Series 1047, Archaeopress. Oxford 2002.

42. Forster, Charles. **The Historical Geography of Arabia: Or, The Patriarchal Evidences of Revealed Religion: a Memoir**. Duncan and Malcolm. London: 1844.
43. Foster, Benjamin R. **Akkad (Agade),** in Bagnall, Roger S. (ed.), The Encyclopedia of Ancient History, Chicago: Blackwell, 2013.
44. Franke, O; Hartmann, M. **Der Islam Zeitschrift für Geschichte und Kultur des Islamis chen Orients** .Vol. 12. Berli: 1922.
45. Frye, Richard Nelson. **The Golden Age of Persia: The Arabs in the East. 1975.**
46. Fusaro, A. **The Islamic Port of al-Balīd (Oman), between Land and Sea: Place of Trade, Exchange, Diversity, and Coexistence, Journal of Material Cultures in the Muslim World**, 1*(1-2), Brill: 2021, Pp. 67-95.*
47. Gavin, Menzies.(1421) **The Year a Magnificent Chinese Fleet Sailed to Italy and Ignited the Renaissance**. (P.S.) Paperback - June 9: 2009.
48. Ghidoni, A. **The Ship Timbers (P. 190-194). In: New Researches at the Port of Al Balid and its Castle (Husn)**: Interim Report (2016-2018) (172- 199). The Journal of Oman Studies. Vol. 21, 2020.
49. Goffriller, M., Hongjiao, M., Bandyopadhyay, S. & Henderson, J. **Chinese Porcelains and the Decorations of Omani Mihrabs**. Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Vol. 45, Papers from the forty-eighth meeting of the Seminar for Arabian Studies held at the British Museum, London,25 to 27 July 2014 (2015), pp. 123-138. Archaeopress 2015
50. Goldman, Merle and John King Fairbank. **China: A New History.** Second Enlarged Edition, London: 2006.
51. Green, J & Harper, R. **The Maritime Archaeology of Shipwrecks and Ceramics in Southeast Asia and The Ko Si Chang Three Shipwreck Excavation 1986**. Australian Institute for Maritime Archaeology, Special Publication, No. 4. 1987.
52. Green, J & Kim, Z. G. **The Shinan and Wando Sites, Korea**: Further Information. International Journal of Nautical Archaeology, Vol. 18 (1) 1989.
53. HerGoualc'H (M) : **Une étape de la route dans J A Fitzgerald**, C.P, Flood Tide in China, London,1958.
54. Hirth, Friedrich. **China And The Roman Orient: Researches Into Their Ancient And Mediaeval Relations As Represented** In Old Chinese Records. New York : Argonaut, Inc:1966.
55. Hoon, Hum sin. Zheng He's Art of Collaboration. edition 1, new York:2011.
56. Hourani, George. **Arab Seafaring: In the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times.** Octagon book, New York:1975.
57. Hsu, Mei-ling. **Chinese Marine Cartography: Sea Charts of Pre-Modern China**. *Imago Mundi*. 40: 96–112. 1988.

58. Huan, Ma, Ying-Yai Sheng-Lang: **Overall Survey of the Ocean's Shores** [1433], edition 1, new York:1970.
59. Hung, Hing Ming, **Ten States, Five Dynasties, One Great Emperor: How Emperor Taizu Unified China in the Song Dynasty**, Algora Publishing, 2014.
60. Hyunhee Park. **Mapping the Chinese and Islamic Worlds: Cross-Cultural Exchange in Pre-modern Asia**. City University of New York: 2012.
61. Jitsuzo, Kuwabara. **The Tang, Song, and Yuan Dynasties**. Trans: Feng You. Journal of Sino-West Commercial Communications.
62. Jitsuzo, Kuwahara, Feng You, trans., **The Sino-West Commercial Communication History during the Tang, Song, and Yuan Dynasties. Edye, John. Description of the various Classes of Vessels constructed and employed by the Natives of the Coasts of Coromandel, Malabar, and the Island of Ceylon, for their Coasting Navigation**. The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1834, Vol. 1, No. 1, pp. 1-14. Cambridge University Press: 1834.
63. Johnson, Graham E. **Historical Dictionary of Guangzhou (Canton) and Guangdong. Lanham**: Scarecrow Press 1999.
64. **Journal of Islam in Asia** (E-ISSN 2289-8077), 14(1), 84–106. https://doi.org/10.31436/jia.v14i1.584
65. Jun-Yan, Zhang. **Relation between China and the Arabs in Early Times.** The Journal of Oman Studies, 1983, pp91-109.
66. Kauz, Ralph. Schottenhammer, Angela (ed.). **Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea**. Vol. 10 of East Asian Economic and Socio-cultural Studies - East Asian Maritime History. Otto Harrassowitz Verlag, Germany 2010. p. 130
67. Keith, Donald H. & Buys, Christian J. Buys. **New Light on Medieval Chinese Seagoing Ship Construction**. Institute of Nautical Archaeology. The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration, Texas 1981.
68. Khamouch, Mohammed. **Jewel of Chinese Muslim's Heritage** (PDF). Ball, Lamaan (ed.). Sub-editor: Rumeana Jahangir; Production: Aasiya Alla. Victoria Park, Manchester, United Kingdom: Foundation for Science Technology and Civilisation (FSTC Limited). June 2005.
69. Kreutz, Barbara M. (1973). **Mediterranean Contributions to the Medieval Mariner's Compass**. pp. 367–383.Technology and Culture. 14 (3) 1973.

70. Kunud, R. **Indian Shipping: A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indians From the Earliest Times**. Alpha Editions : 2019.
71. Li, D. Jiang, Z. Guan, J. **Chinese Porcelain Found in a Shipwreck on the Seabed off Sinan, Korea.** In Chinese translation No. 2, Southeast Asian Ceramics Society, Singapore 1980.
72. Linsun Cheng, **Berkshire Encyclopedia of China**, Berkshire Publishing Group. Oxford University Press. Oxford. 2009.
73. Louise Levathes, **When China Ruled the Seas**, 2014,
74. Lu Yan, **Foreign Muslim Merchants Inhabit ted in Guangzhou in Tang and Song Dynasties**. Institute of Nautical Silk Road. Fujian Social Sciences Academy. Fuzhou, Fujian, J, Northwest University Formalities. Philosophy and Social Science. No. 4. 2014.
75. Ma, Yong, Hongxia Su. **The General History of Chinese Tourism Culture**. edition 1, New York: 2016.
76. Martin, L. C. **Surveying and navigational instruments from the historical standpoint**. Transactions of the Optical Society. 1923.
77. Merry, E. Wiesner-Hanks(2005), **An Age of Voyages, 1350-1600**, edition 1, London, oxford:2005.
78. Michael, Loewe. Zhang Qian 張騫. **A Biographical Dictionary of the Qin, Former Han, and Xin Periods (220 BC – AD 24)**. Leiden, Brill, 2000.
79. Mohammad, K.M. **Arab relations with Malabar Coast from 9th to 16th centuries**. Proceedings of the Indian History Congress. Vol. 60 (1999), pp. 226–234 Gangadharan. M., The Land of Malabar: The Book of Barbosa (2000), Vol II, M.G. University, Kottayam.
80. Morgan, David. **The Mongols** (The Peoples of Europe Book 5). 2nd Edition, Kindle Edition, 2007,
81. Museum of the Land of the Frankincense. **Chinese Materials from The Land of Frankincense (Dhofar)**. Museum, Chinese Materials.
82. Needham, Joseph. **Science and Civilization in China**. Vol. 4. Physics and Physical Technology. Part 3. Civil Engineering and Nautics. June 1971. P. 404, Fig. 8.3.
83. Odoric of Pordenone & Chiesa, Paolo, **The Travels of Friar Odoric: 14th Century Journal of the Blessed Odoric of Pordenone**. William B. Eerdmans, Michigan, 2001; Jones, John Winter Jones, The Travels of Ludovico di Varthema, London 1863.
84. Park, Hyunhee. **Mapping the Chinese and Islamic Worlds:Cross-Cultural Exchange in Pre-modern Asia**. City University of New York, 2012.
85. Parker, Edward Harper. **A Short Journey in Sz Ch'uan**. China Review. Vol. *18* (9.5) (1881). Published by China Mail Office (1872-1901).

86. Pavan, A. **Fieldwork and study of the materials: the state of art**. In: Trade and contacts between southern Arabia and East Asia: the evidence from al-Balīd (southern Oman). Proceedings of the Seminar for Arabian Studies. Vol. 50. 2020. Papers from the fifty-third meeting of the Seminar for Arabian Studies held at the University of Leiden from Thursday 11th to Saturday 13th July 2019 Seminar for Arabian Studies. Archaeopress: Oxford 2000.
87. Pavan, A., A. Fusaro, C. Visconti, A. Ghidoni, and A. Annucci. **New Research at the Port of Al Balid and its Castle (Husn): Interim report (2016–2018)**. The Journal of Oman Studies 21, Oman: 2020.
88. Plofker, Kim. Fazari: **Muhammad ibn Ibrahim al-Fazari**. The Biographical Encyclopedia of Astronomers, 2007.
89. Pollard, Elizabeth; Rosenberg, Clifford; Tignor, Robert. **Worlds Together Worlds Apart. Beginning Through the 15th Century, concise** ed, W. W. Norton & Company.
90. Qufei, Zhou. Wuquan Yang (ed.). 岭外代答校注 (Annotations on “Notes from the Land Beyond the Passes”), Beijing: Zhonghua Shuju, 1999.
91. Reinaud, Joseph Toussaint. **Relation des Voyages faits par les Arabes et les Persans dans d'Inde et à la Chine dans le IXe siècle de l'ère Chrétienne. Texte Arabe Imprimé en 1811**. Par les soins de Feu Langlès. Publié avec des corrections et additions et accompagné d'une traduction française et d'éclaircissements par M. Reinaud. Tome I. Introduction et traduction. [Tome II] Notes de la traduction et texte arabe.Paris 1845.
92. Renaudot, Eusebius. **Ancient Account of India and China by Two Mohammedan Travelers who went to these Parts in the 9th century**; Translated from the Arabic. London MDCCXXIIL (1936).
93. Salimi, Abdulrahman , and Eric Staples. **A Maritime Lexicon**: **Arabic Nautical Terminology in the Indian Ocean (11)**. Studies on Ibadism and Oman). Georg Olms Verlag; Bilingual edition. 2019.
94. Sarah Ward, **Zheng He’s Treasure Ships in the context of Chinese Maritime Policy in the Ming Dynasty (1364-1644)**: Chinese Whispers, November 2006.
95. Sarshar, Homa. **Oral history of the Iranian Jews**. Center for Iranian Jewish oral history. Los Angeles, Calif.:1996.
96. Sauvaget, Jean. **Relation de la Chine et de l’Inde**. Paris, 1948.
97. Schrakamp, Ingo, **The Kingdom of Akkad**. The Oxford History of the Ancient Near East, 2020, P. 28, doi:10.1093/oso/9780190687854.003.001.
98. Sebokht, Severus (ca. 650AD). **Description of the Astrolabe in R.T. Gunther, Astrolabes of the World.** Translation into Englis: Jessie Payne Smith Margoliouth. pp.82-103. Oxford 1932.

99. Sen T. **The impact of Zheng He's expeditions on Indian Ocean interactions.** Bulletin of the School of Oriental and African Studies 79/3. Pp. 609–636. 2016.
100. Shang, Huping, **The Belt and Road Initiative: Key Concepts**, edition 1, China: 2019.
101. Shi, Yunli. **The Korean Adaptation of the Chinese-Islamic Astronomical Tables.** Archive for History of Exact Sciences, 57, Pp. 25–60. 2003. https://doi.org/10.1007/s00407-002-0060-z.
102. Simon, Karla W. Civil Society in China: **The Legal Framework from Ancient Times to the 'New Reform Era**. Oxford University Press: 2000.
103. Sluglett, Peter. Currie, Andrew. **Atlas of Islamic History**. New York: Routledge. 2014.
104. Sluglett, Peter; Currie, Andrew. **Atlas of Islamic History**. New York: Routledge. 2014.
105. Smith, G. R. Rasulids, **The Encyclopedia of Islam**, Vol. VIII, ed. C. E. Bosworth, E. van Donzel, W.P. Heinrichs and G. Lecomte, Brill, 1996.
106. Sousa, Faria. **The Portuguese Asia Or the history of the discovery and conquest of India by the Portuguese**, trans by John Stevens, Vol.1, Gregg international publishers, Weastmead, 1971
107. Sousa, Faria. **The Portuguese Asia Or the history of the discovery and conquest of India by the Portuguese**, trans by John Stevens, Vol.1, Gregg international publishers, Weastmead, 1971
108. Spekes, Ernst. **Handelsgeschichte des Alterthumes** .p. 29, 209. Wien. 2012.
109. Stafford, Peter. **Psychedelics Encyclopedia. Berkeley**, CA, Ronin Publishing, USA: 1992.
110. Taylor, Eva. **The haven-finding art: a history of navigation from Odysseus to Captain Cook**. London, Hollis and Carter for the Institute of Navigation 1971.
111. **The Museum of The Land of Frankincense: Chinese materials from The Land of Frankincense (Dhofar).**
112. **The Periplus of the Erythraean Sea**. Translated and edited by G. W. B. Hunting ford Hakluyt Society. London: 1980.
113. **The World in Guangzhou: Africans and other foreigners in South China's marketplace**. University of Chicago Press. 2017.
114. Theobald, Ulrich. **Dashi 大食, Persians and Arabs**. China Knowledge.de - An Encyclopedia on Chinese History, Literature and Art.
115. Tibbetts, George. **A Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia**. Royal Asiatic Society. 2000.

116. Tibbetts, Gerald Randall. **Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese**. Oriental Translation Fund, Royal Asiatic Society, UK. Vol. 42. 1981.
117. Tom Vosmer, **Sewn Boats in Oman and the Indian Ocean**. International Journal of Nautical Archaeology 48, no. 2 (2019): 2, doi:10.1111/1095-9270.12371.
118. Toussaint, **A. history of the Indian Ocean**. University of Chicago Press:1966.
119. Van Dyke, Jon M. **The Future of Ocean Regime-Building**. University ofHawaii:2008.

    a. http://www.chinaknowledge.de/History/Altera/dashi.html.

120. Varisco D.M. 1993. **Texts and pretexts: The unity of the Rasulid state under al-Malik al-Muzaffar**. Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée 67: 13–24.1993 .
121. Varisco D.M. **Texts and pretexts: The unity of the Rasulid state under al-Malik al-Muzaffar**. Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée 67: 13–24.1993
122. Vietze, Andrew. **Zheng He: China's Greatest Navigator. Spotlight on Explorers and Colonization**, edition 1, New York: 2018.
123. Villiers, Alan, Sons of Sindbad, London 1940.
124. Visconti, C. **Chinese coins from Al Baleed with comments**. A report dated to 24/7/2019 (Naples), submitted to the Ministry of Heritage and Tourism. Oman 2019.
125. ------------ . **Chinese materials from The Land of Frankincense (Dhofar).** A report submitted to the Ministry of Heritage and Tourism. Oman. 2019.
126. ----------- . **Chinese porcelain and stoneware from al-Balīd.** (Pp. 247-254). In: Trade and contacts between southern Arabia and East Asia: the evidence from al-Balīd (southern Oman). Proceedings of the Seminar for Arabian Studies. Vol. 50. 2020. Papers from the fifty-third meeting of the Seminar for Arabian Studies held at the University of Leiden from Thursday 11th to Saturday 13th July 2019 Seminar for Arabian Studies. Archaeopress: Oxford: 2000.
127. ------------- . **Chinese-Style Ceramics Unearthed at ẒAFĀR/AL-BALĪD:** A General Overview of the Corpus and a Focus on the Latest period. Newsletter di Archeologia CISA, Vol. 12, Napoli: 2021.
128. ------------- . **Chinese and East Asian ceramics". In: New researches at the port of Al Balid and its castle (Husn):** Interim Report (2016-2018). The Journal of Oman Studies. Vol. 21. 2020.
129. Vosmer, T. **Indigenous fishing craft of Oman,** The International Journal of Nautical Archaeology, vol. 26.3. 1997.
130. Wake, Christopher, **The Great Ocean-Going Ships of Southern China in the Age of Chinese Maritime Voyaging to India**, Twelfth to

Fifteenth Centuries. International Journal of marine History. Vol. 9. Issue. 2.
131. https://doi.org/10.1177/084387149700900205
132. WAN, Lei, **Hardships from the Arabian Gulf to China: The Challenges that Faced Foreign Merchants Between the Seventh and Thirteenth Centuries**. King Faisal Center for Research and Islamic Studies, No. 57. Riyadh: 2020.
133. Wan, Lie. **The First Chinese Travel Record on the Arab World Commercial and Diplomatic Communications during the Islamic Golden Age**, QIRAAT, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, Riyadh, No. 7, Riyadh: 2016/2017.
134. Wang Xin and Cang Wei, **Ancient shipyard used by Zheng He may lie beneath construction site**. Posted in 2015-05-11. retrieved in 4/4/2023.
135. Wang, Xiuli. **The Arabs Living in Coastal China during the 10th-13th Centuries**. South China Normal University: 2021.
136. Whitehouse, David, **Sīrāf: a Sasanian port**. Published online by Cambridge University Press: 02 January 2015.
137. Whitehouse, David. **Sīrāf: a Sasanian port**. Antiquity, XLV, Cambridge University Press, Cambridge: 1971.
138. William, Foster. **Letters Received by the East India Company from Its Servants in East India Company**. London:1901.
139. Witer, J. **The Travels of Ludovico Di Varthema in Egypt, Syria, Arabia Deserta and Arabia Felix, in Persia, India, and Ethiopa, A.D. 1503 to 1508**. George Percy Badger ،John Winter Jones. John Winter Jones. Cambridge University Press: 2010.
140. **Worshiping the Three Sage Kings and Five Virtuous Emperors - The Imperial Temple of Emperors of Successive Dynasties** in Beijing. Beijing: Foreign Language Press. 2007.
141. Wright, Rita P. **The Ancient Indus: Urbanism, Economy, and Society.** Pp. 115-125. Cambridge University Press. 2009.
142. Wright, Rita P. **The Ancient Indus: Urbanism, Economy, and Society**, Cambridge University Press. 2009.
143. Wright, Thomas. **The Travels of Marco Polo, the Venetian**. Sagwan Press: 2015), P 343.
144. Wu Chengluo, Zhongguo Duliangheng Shi. **History of Chinese Weights and Measures**, 2nd ed., Shanghai, 1937.
145. Xingzeng, Huang. **Verzeichnis der Akteneinträge zu Audienzen und (Xiyang chaogong dianlu) [黃省曾, 西洋朝貢典錄, 1520 nach Chr**. naugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades des Fachbereichs Geschichts- und Kulturwissenschaften an der Freien Universität Berlin, 2005.

146. Yang, Tingfu, **Du Huan"**. Encyclopedia of China, China: 1978–present, 1st ed

147. Yingsheng. Liu. **Recent Studies in China on Admiral Zheng He's Navigation**. Nanjing University, China. INTERNATIONAL SEMINAR ON SILK ROADS: ROADS OF DIALOGUE MALACCA, MALAYSIA 4th January 1991.

148. Zarei, Sepehr. **The First Evidence of the Pleistocene Occupation in the Hormuz Island: A Preliminary Report.** Bulletin of Miho Museum 21. Pp. 101-110. Shigaraki: 2021.

149. Zhang Guang Da. **An outline of the Historic Relations between China and Arabs in the Early Era**. Edited by Zhou Yi Liang, The History of Sino-Foreign Cultural Intercourse. Hunan the People's Publishing House, 1987.

150. Zhang Jun-Yan. **The Relations between China and the Arabs in the Early Times.** Ministry of National Heritage and Culture, Muscat 1983> The Journal of Omani Studies, Reprinted from Vol. 6, Part 1.

151. Zhang Xiuping; et al. (1993). **100 Books That Influenced China: Tongdian**. Nanning: Guangxi Renmin Press. ISBN 7-219-02339-1.

152. Zhang Yin Lan and Zhu Jia Qin (eds), **Collections of Information About the Communication Between China and the western Countries**, vol. I, China Press House Beijing: 1974.

153. Zhang, Huiqin. **On Confucianism Reflected in the Description of Clothing in the Analects of Confucius**. The Research Journal of the Costume Culture Vol.22, No.6 pp.1028-1033 Beijing Institute of Fashion Technology, China 2014.

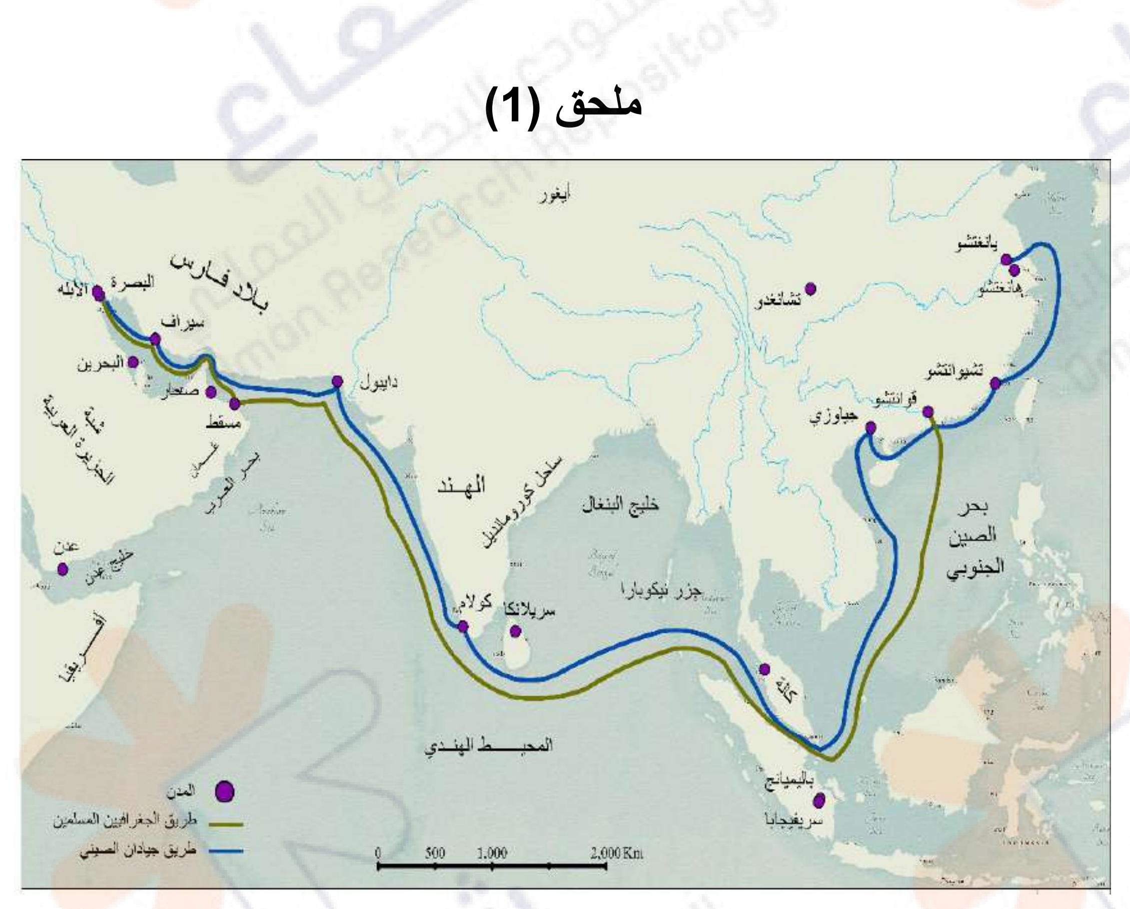
154. Zhou Qufei 周去非**. [Song dynasty].** "Scroll 3, Hanghai waiyi (Maritime Routes and Alien Countries)". In Lingwai daida jiaozhu 嶺外代答 [Notes from the Land Beyond the Passes]. 1127. Reprint. Yang Wuquan. 楊武泉, annotator. Pp. 95–147. Zhonghua shuju, Beijing: 1999,

155. Zhou Shide 周世德. **Cong Baochuanchang duogan de jianding tuilun Zheng He baochuan**. 從寶船廠舵杆的鑑定推論鄭和寶船. PP. 35-40. Wenwu 文物 No.3: 1962.

156. Zhou, Yuzhi. Ganjin: **From Vinaya Master to Ritsu School Founder**. Journal of Asian Humanities. Pp. 47-52. Kyushu University. 1, Fukuoka: 2016.

الملاحق

ملحق (1)



خريطة الطريق البحري من خانفو إلى الدول الأجنبية كما وصفها جيا دان الصيني*

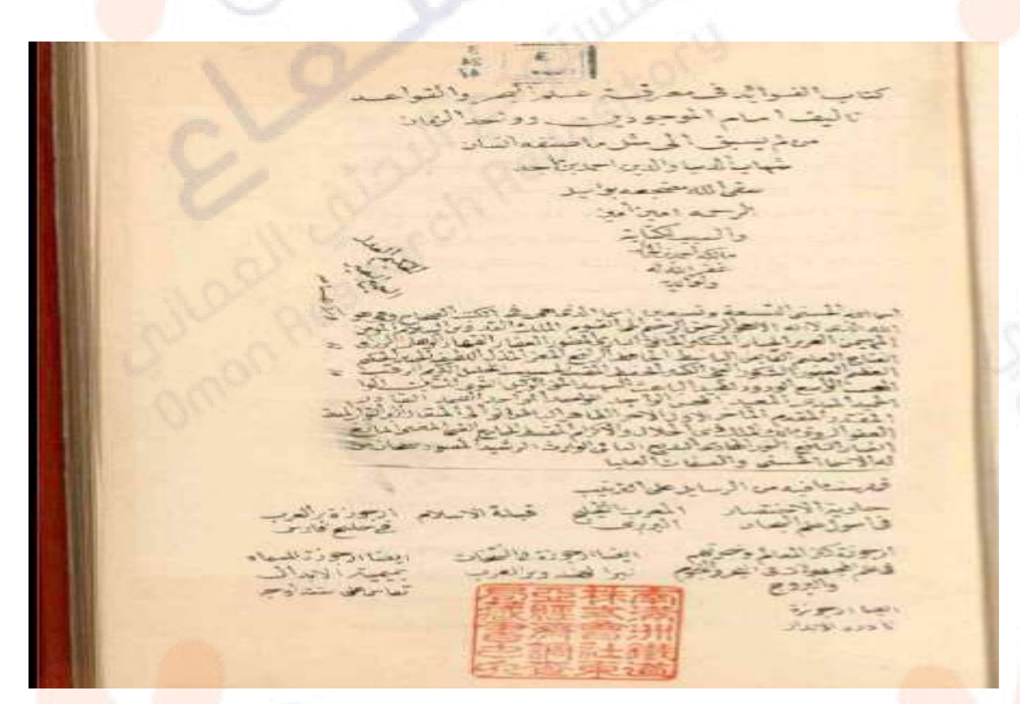
* من إعداد الباحثة



نموذج لسفينة جنك الصينية، تظهر فيه الحواجز بين المقصورات (الكبائن).
https://ich.unesco.org/en/USL/watertight-bulkhead-technology-of-chinese-junks-00321



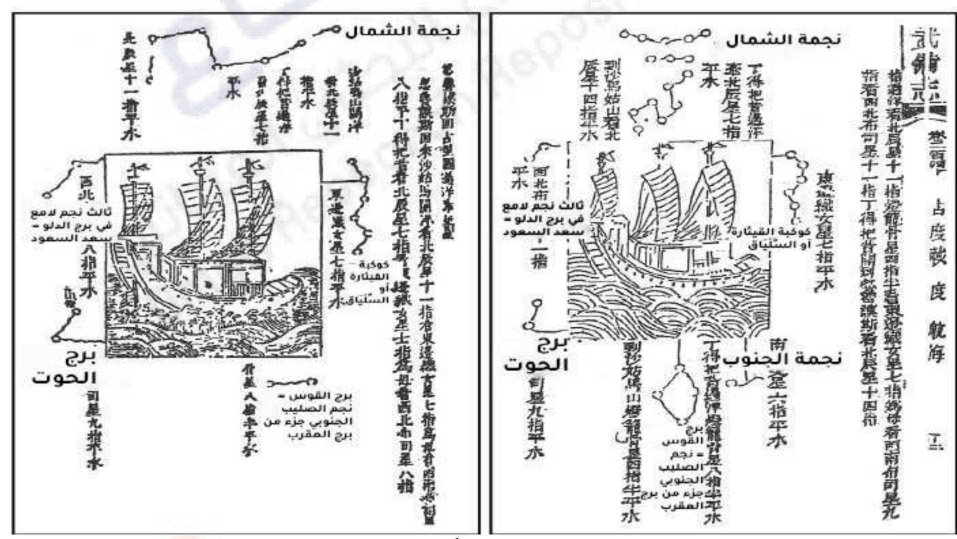
نموذج السفينة الصينية المعروض في المتحف الوطني العُماني.
https://ich.unesco.org/en/USL/watertight-bulkhead-technology-of-chinese-junks-00321
Watertight-bulkhead technology of Chinese junk



كتاب الفوائد في معرفة علم البحر والقواعد

شهاب الدنيا والدين احمد بن ماجد

الصفحة الأولى من مخطوط أحمد بن ماجد (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد).
https://archive.org/details/fawaid001_201512/page/n2/mode/1up?view=theater



نموذج من خرائط تشنغ خه الفلكية مُترجَمةً، تظهر فيها مدينتا هرمز وظفار.
خرائط تشنغ خه الفلكية التي تظهر فيها المجموعات النجمية.
(Chinese stellar diagram preserved by Mao Kun)

ملحق (2)

زيارة الباحثة الميدانية إلى ظفار







ميناء البليد ظفار 6 أغسطس 2022م تصوير الباحثة مريم البرطمانية





ميناء خو روري سمهرم

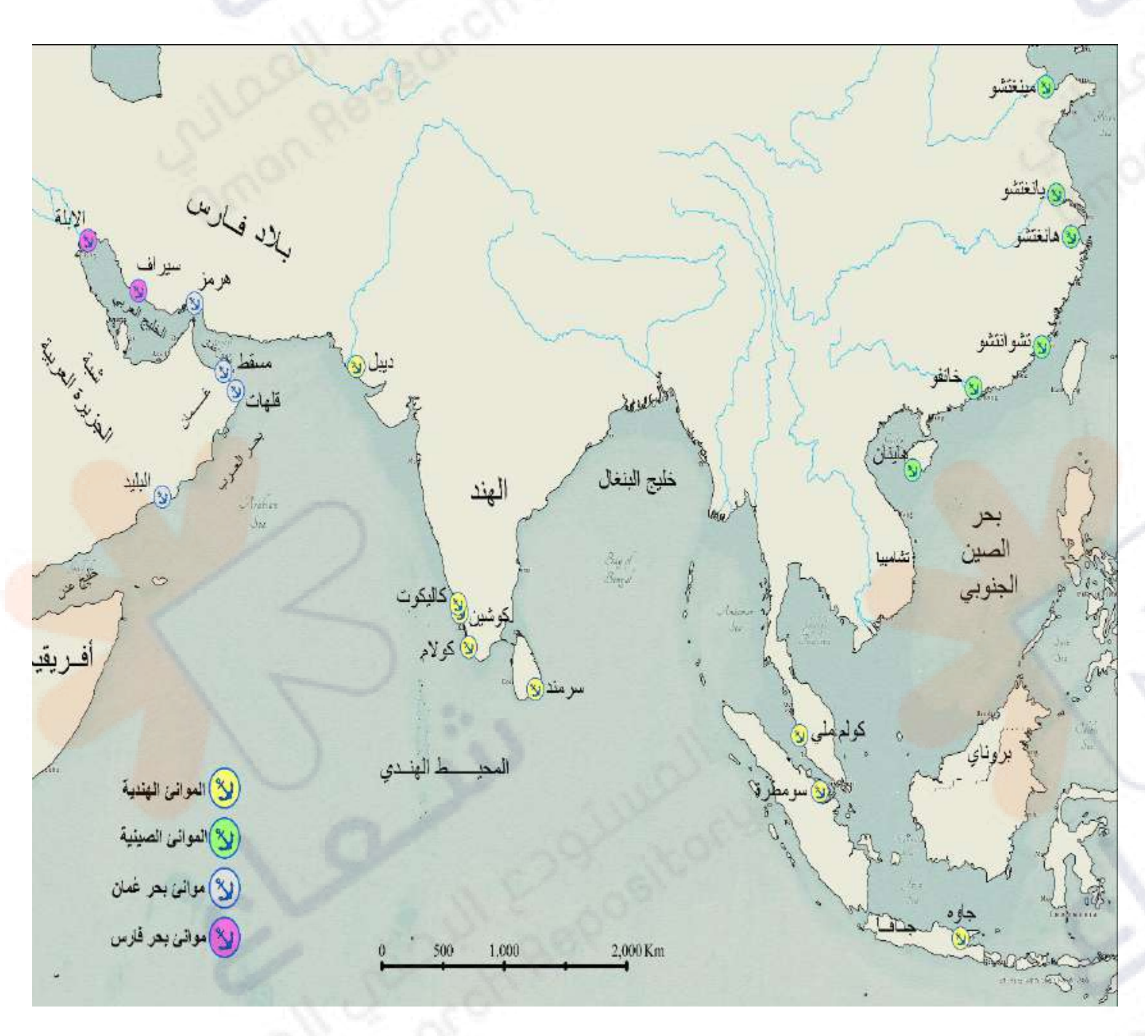


حصن مرباط مواجهه لميناء مرباط



حصن رخيوت في مواجهة ميناء رخيوت

الملحق (3)

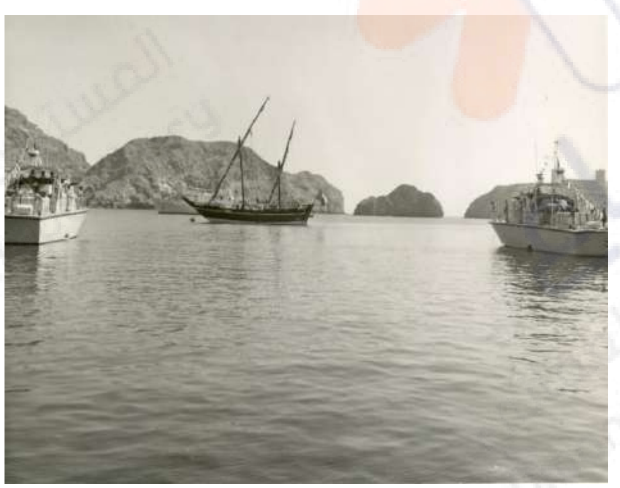


المصدر: رسم الباحثة
الموانئ الواقعة على الطريق البحري بين عمان والصين

الملحق رقم (4)
رحلة السفينة صحار





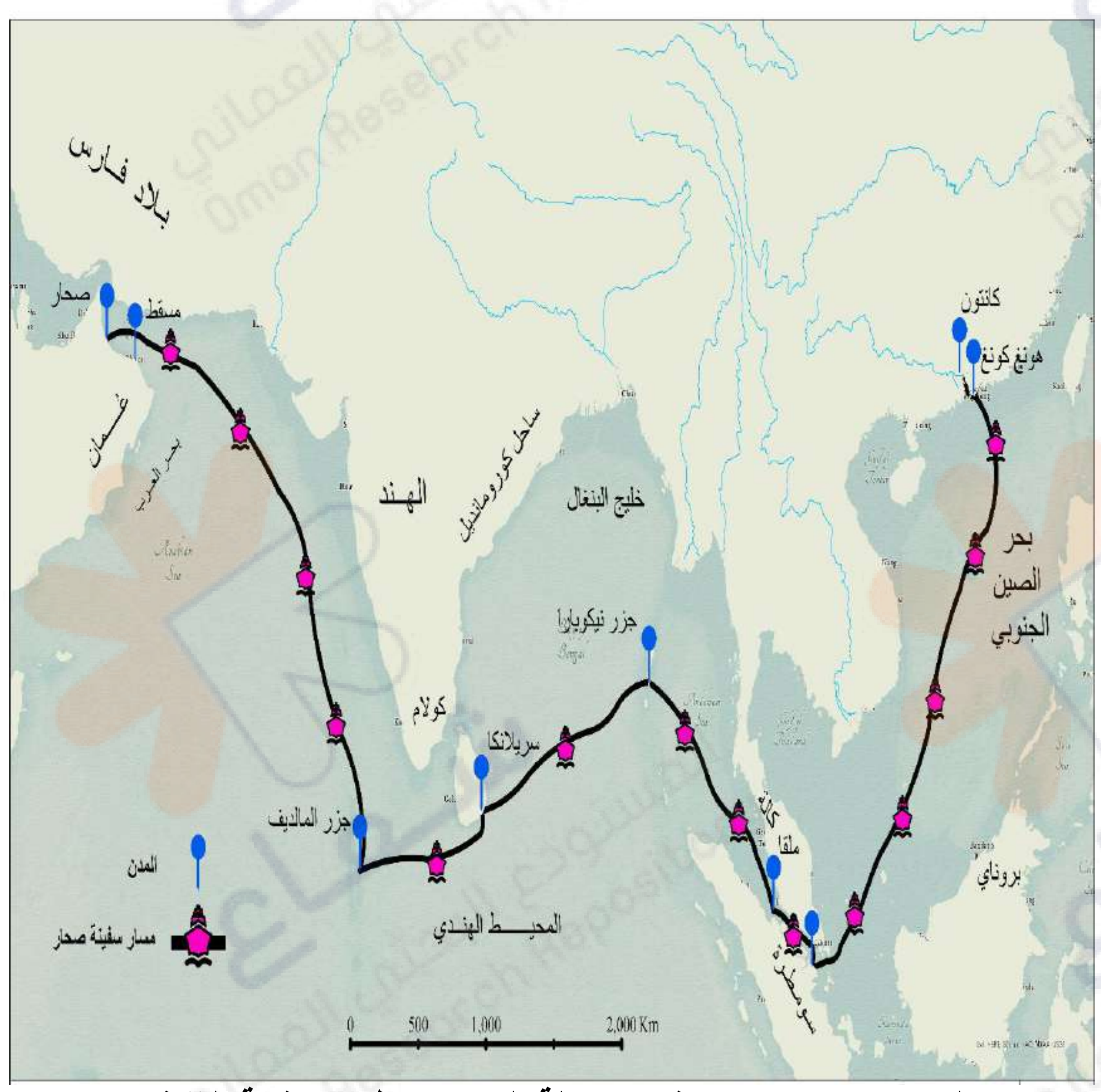






المصدر: وزارة التراث والثقافة، ندوة صحار ، 2016م

الملحق رقم (5)
خط سير السفينة صحار



المصدر: كتاب تيم سيفرن، رحلة السندباد ،ط3، صفحة الغلاف
تم إعادة رسم الخريطة عن طريق الباحثة.

الملحق رقم (6)
النصب التذكاري لسفينة صحار في غوانزو (قوانتشو)





المصدر: السفارة العمانية في بكين .

الملحق رقم (7)

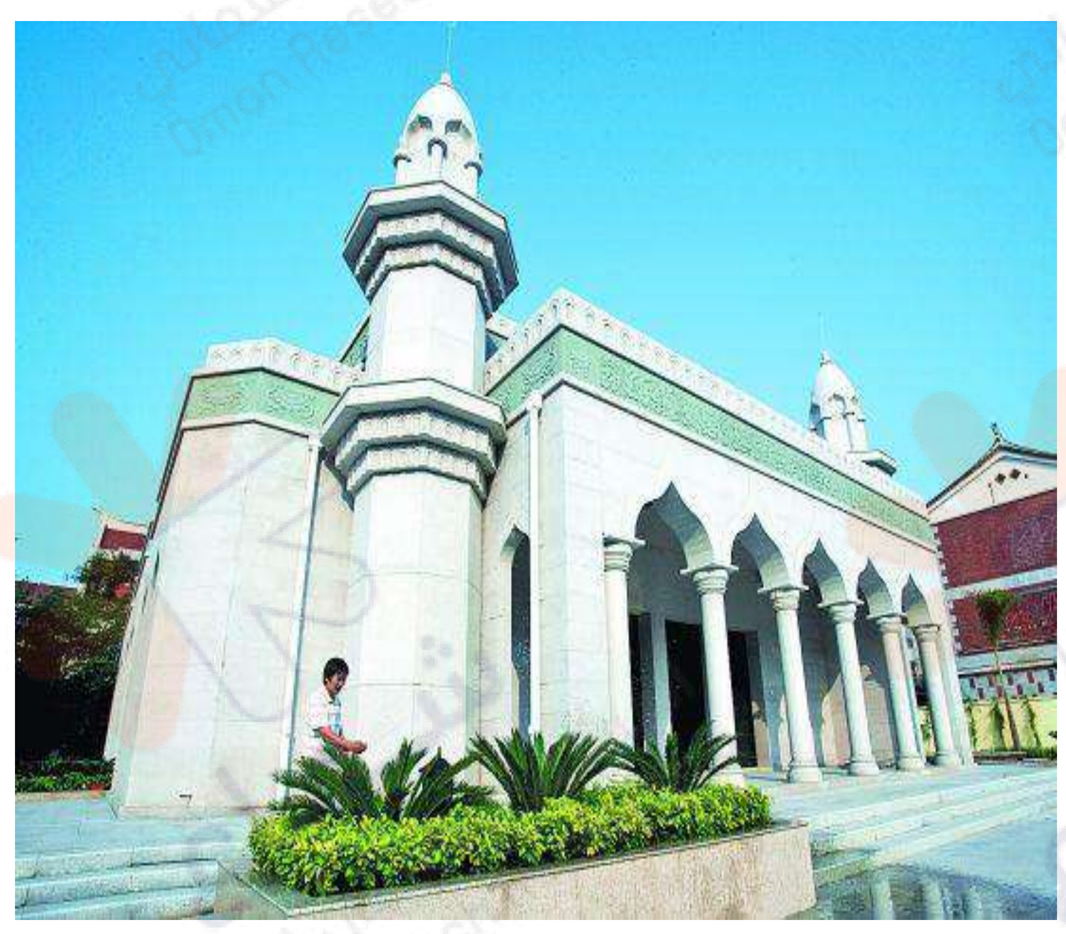
لوحة عبدالله الصحاري في السفارة العمانية في بكين



المصدر: متحف أرض البليد، صلالة، تاريخ 19-8-2022م

الملحق رقم (8)

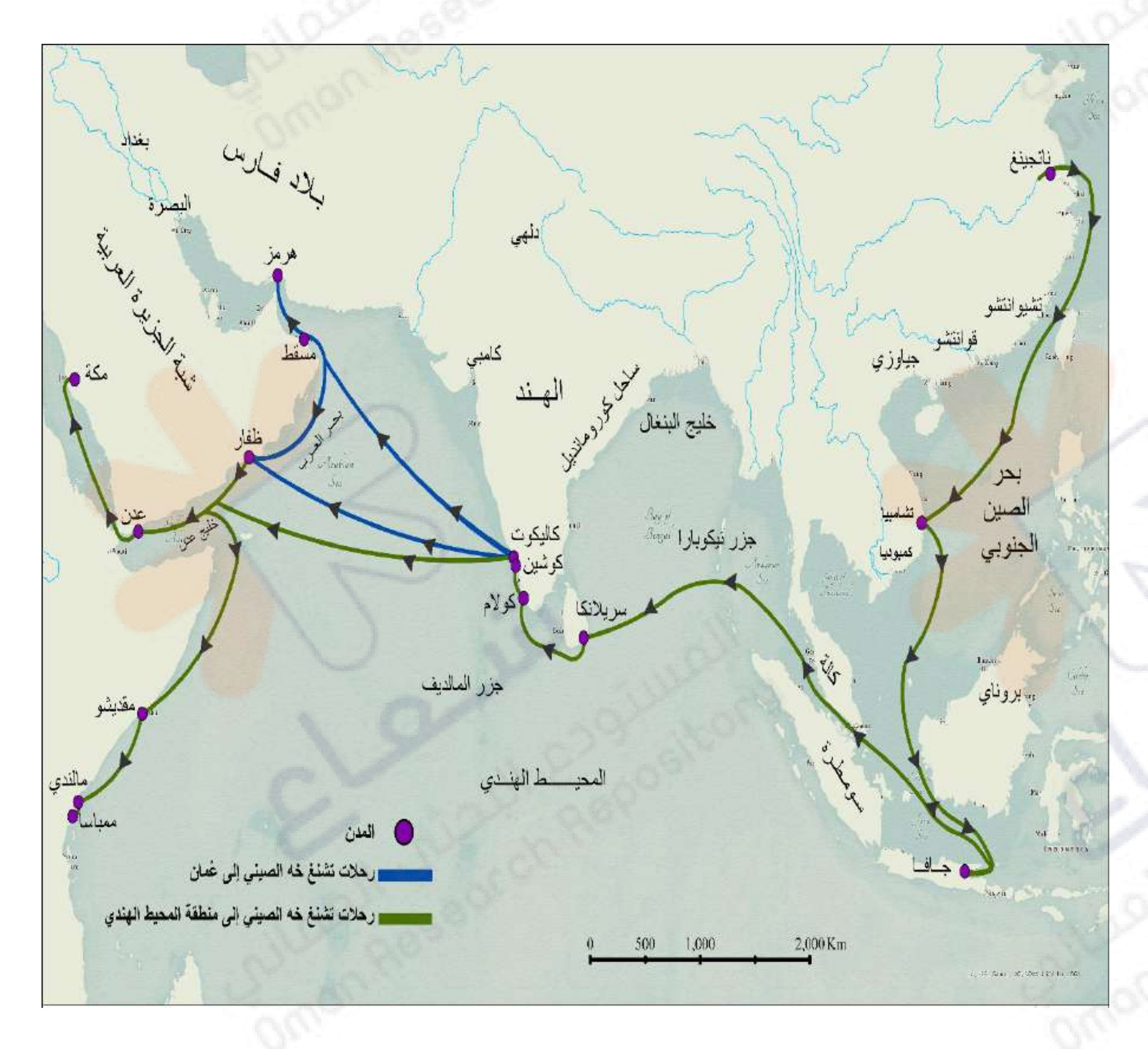
قاعة صلاة باسم أبو عبيدة عبدالله بن القاسم المرفقة للمسجد التاريخي "تشينغ جينغ في مدينة تشيوانتشو بمقاطعة فوجيان.



http://arabic.china.org.cn/china-arab/txt/2009-10/30/content_18801924.htm
تاريخ الاطلاع: 21-8-2023م

الملحق رقم (9)

رحلات تشنغ خه الصيني



من اعداد الباحثة

الملحق رقم (10)
النصب التذكاري لشنغ خه في الصين

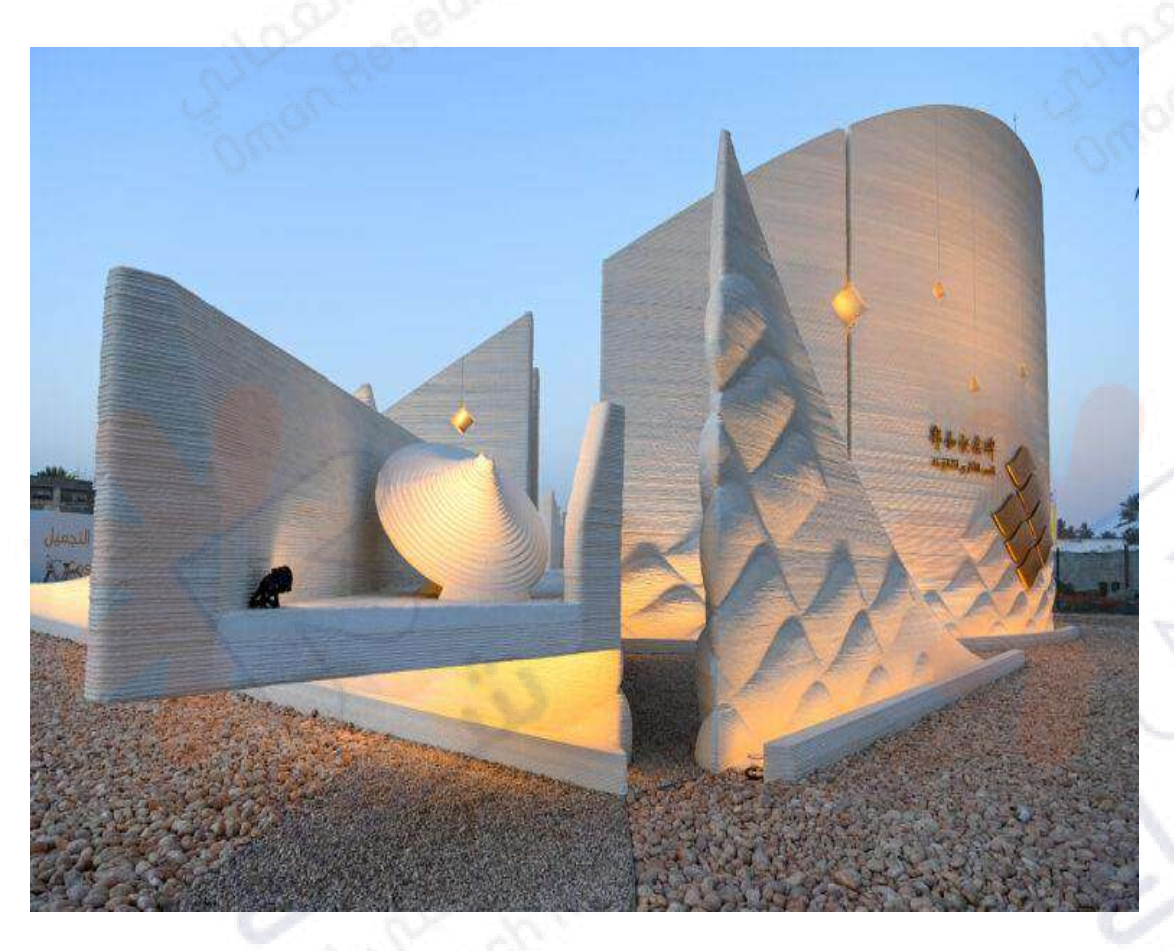




صورة اللوحة الحجرية المستكشفة إذ تشير إلى نصب حجر تشنغ خه بارتفاع (162) سم وعرض (78) سم، وسمك (16) سم، اكتشفت هذه اللوحة لأول مرة من قبل رجل حكومي اسمه ودين فانغ في محافظة تشانغ لي في مقاطعة فوجيان، وتوجد اللوحة في متحف تيان بمدينة تشانغ لي، وقد بلغ مجموع كتابة النقش (31) سطرًا، بـ (1177) كلمة باللغة الصينية، وصف هذا الحجر رحلاته تشنغ خه الست السابقة إلى المحيط الغربي بالإضافة إلى المهمة السابعة إلى المحيط الغربي، ووقت الإبحار، وعدد السفن، والأفراد المشاركين، والأحداث الواقعة. (تشين يون مينغ، تحقيق اللوحة الحجرية لرحلات تشنغ خه، دورية الجامعة المسيحية فوجيان، فوتشو، (د.ط).

الملحق رقم (11)

النصب التذكاري لتشنغ في ظفار



تصوير الباحثة في منطقة الحافة بصلالة 17-8-2023م

فهرس الأماكن والاعلام